ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

1894.

BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

INHALTS-VERZEICHNISS

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

Jahrgang 1894.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen: A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn, B. Ausland. — III. Entscheidungen höherer Gerichte. — IV. Bücher- und Kartenschau.

I. Allgemeines einschl. Technisches, Volkswirthschaftliches usw.

Siehe auch unter Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Afrika, Amerika, Asien, Belgien, England, Frankreich usw.

(Div. = Dividende. GB. = Geschäftsbericht. GV. = Generalversammlung.)

II. Mittheilungen über Eisenbahnen einzelner Länder bezw. einzelne Bahnen.

A. Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Deutsches Reich.

1. Allgemeines.

Oesterreich-Ungarn.

1. Allgemeines.

2. Vorkonzessionen.

3. Projekte, Konzessionen und Bauten.

4. Bahneröffnungen.

5. Parlamentarisches.

B. Ausland.

III. Entscheidungen höherer Gerichte.

IV. Bücher- und Kartenschau.

1. Bücher.

2. Karten.

Amtliche Bekanntmachungen.
(Fortsetzung.)

4. Verdingungen.
(Schluss.)

Ausschreibung von 21 200 Stück Stielen zu Oberbaugeräthen. Angebote sind versiegelt und postfrei bis zum 15. Januar 1895, Vorm. 11 Uhr an uns — Brüderstrasse 36 — einzusenden. Bedingungen und Zeichnungen liegen daselbst aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in baar postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 18. Dezember 1894. (3364)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Schienen und anderer Oberbaumaterialien. Termin Montag, 14. Januar, Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstr. 36.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar postpflichtig bezogen werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen müssen bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 20. Dezember 1894. (3365)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion
Breslau.

Am 17. Januar 1895, Mittags 12 Uhr, kommen in unseren Geschäftsräumen hier, — Kirchplatz 1 — alte, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbare, auf den Bahnhöfen Pasewalk, Anklam und Greifswald lagernde Materialien, als Schienen, Kleineisenzeug, Herzstücke und sonstige Weichentheile, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen etc. im Wege des schriftlichen Angebots zum Verkauf. Angebote sind auf vorgeschriebenem Formular, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Materialien“ bis zum obenbezeichneten Termin, in welchem die Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Bieter erfolgen wird, portofrei an uns einzusenden. Die Bedingungen nebst Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien liegen während der Dienststunden in unserem Geschäftszimmer, in der Börsenregistratur in Berlin sowie bei der VI. Bahnmeisterei in Pasewalk, XVI. Bahnmeisterei in Anklam und XVIII. Bahnmeisterei in Greifswald zur unentgeltlichen Einsicht aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Angebotformulare gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ von dem Büreauvorsteher Noack hier, bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Stettin, den 16. Dezember 1894. (3366)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Stettin-Stralsund).

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 1. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. Januar 1894.

Inhalt:

Zur Jahreswende.

Das verflossene Jahr ist für Handel und Gewerbe kein glückliches gewesen. Die auf allen Staaten Europas lastende Verstimmung war für den friedlichen Wettbewerb der Völker auf dem Gebiete des Handels und der Industrie nicht förderlich.

Der Kaufmann und Industrielle hofft auf die Zukunft, er athmet auf, wenn er auf das Jahr zurückblickt und ist zufrieden, dass das Erlebte hinter ihm liegt. Die Geschäftswelt ist resignirt geworden; sie sagt sich, schlechter als jetzt kann es kaum werden und so denken nicht etwa einzelne, nein es ist die Durchschnittsstimmung.

Wie viel Hoffnungen hat das Jahr 1893 zu Grabe getragen! Als zu Anfang des Jahres Cleveland, der Präsident der Vereinigten Staaten, abfällige Aeusserungen über die Mac Kinley Bill in seiner Botschaft gab, da war das für unsere Textilindustrie ein Hoffnungsstrahl, da erwartete man den Beginn besserer Zeit. Es ist aber bis jetzt bei der Hoffnung geblieben; was aus den Vorschlägen zur Abänderung der Bill werden wird, ruht im Schoosse der Zukunft. Dahingegen hat Nordamerika wieder Anlass zu einer neuen Krisis gegeben, bei welcher Millionen verloren gegangen, dem Handel und der Industrie schwere Wunden geschlagen worden sind. Es ist der Preissturz des Silbers.

Am 26. Juni 1893 hob die Indische Regierung die freie Prägung von Rupien auf und der gewaltige Preissturz des Silbers war unvermeidlich. Die Folgen dieser Maassnahme sind uns nur noch allzu frisch im Gedächtniss. Die Währungsverhältnisse aller Länder sind von der Maassnahme betroffen worden, geradezu unheilvoll war ihre Wirkung auf den Verkehr der „Silberländer", auf die Geldverhältnisse der Nordamerikanischen Union. Millionen gingen über Nacht verloren, eine begreifliche Panik führte zu einer rückläufigen Bewegung aller Werthe. Die Nordamerikanische Regierung suchte nach Mitteln und Wegen, um der Panik, der Entwerthung der Zahlungsmittel Einhalt zu thun. Der Präsident berief am 7. August den Kongress nach Washington; es handelte sich um Beseitigung des Silbergesetzes von 1890 (der Shermanbill), welche eine Ueberschwemmung des Landes mit Silber und eine Verdrängung des besseren Metalles, des Goldes, herbeigeführt hatte. Aber erst am 1. November 1893 wurde die Shermanbill beseitigt und damit eine Behauptung des Silberpreises erzielt. Vier Monate lang litt der Weltverkehr unter den unberechenbaren Valutaschwankungen und erst zum Schlusse des Jahres gelang es, den Silberpreis einigermaassen stabil zu halten. In der Zwischenzeit lagen Handel und Industrie in und mit den „Silberländern" brach und erbrachten Verluste, die nie wieder auszugleichen sind.

Die Weltgeschichte wird in den Erdtheilen Europa und Amerika gemacht. Von dem Beitrag, den das Jahr 1893 zur Weltgeschichte geliefert hat, ist nicht viel zu rühmen.

In Nordamerika die Krisis trotz Weltausstellung, o Ironie des Schicksals! Im August der Zusammensturz zahlreicher Amerikanischer Geschäfte, die Zahlungsstockungen der grossen

Bahnen, wie z. B. der Northern Pacificbahn, welche den Deutschen Geldmarkt sehr in Mitleidenschaft gezogen hat. In Mexiko Entwerthung der Staatspapiere, in Südamerika der ewige Bürgerkrieg, die ewigen Schlächtereien der Hispano-Amerikanischen Generäle, die zur Befriedigung ihres persönlichen Ehrgeizes ihre Mitbürger tödten, ihr Vaterland verwüsten.

Die Englische Finanzwelt hat alle Hände voll zu thun, um eine Katastrophe von den Australischen Banken abzuhalten, Frankreich hat den Panamakrach noch nicht überwunden, Portugal und Griechenland machen Staatsbankerott, stehen nicht um ein Jota besser da als Argentinien, Spanien wird in kriegerische Leistungen verwickelt, Italien bildet das traurige Schauspiel schamloser Bankwirthschaft und nur Oesterreich-Ungarn zeigt der erstaunten Welt, wie bei einem solchen Chaos eine Valutaregulirung durchgeführt werden kann. Deutschland und Russland leiden unter den Folgen einer Zollpolitik, welche beiden Ländern tiefe Wunden schlägt. Das ist das Gemälde grau in grau, ein Lichtblick nirgends vorhanden.

Aber ist denn nicht in Chicago die Weltausstellung gewesen? Allerdings. Die Amerikaner gebrauchten eine Reklame im grossen Stil. Sie wollten der staunenden Welt vorführen, was die Union leistet. Sie haben aber auf vielen Gebieten den konkurrirenden Nationen der alten Welt den Siegespreis zuerkennen müssen und speziell die Deutsche Industrie hat allseitige Anerkennung gefunden. Die Aussteller jedoch, welche mit schweren Opfern die Leistungen ihres Vaterlandes mit vorführen halfen, haben sich mit dem idealen Erfolg begnügen müssen. Ja, die Aussteller müssen zufrieden sein, wenn sie überhaupt ihr Eigenthum retten. Eine erbärmlichere Misswirthschaft hat noch auf keiner Ausstellung so geherrscht, wie in Chicago. In der „Illinois Staatszeitung" vom 13. Dezember 1893 findet sich folgende interessante Schilderung des Vertreters einer Deutschen Firma, welche beweist, was man sich jetzt noch den fremden Ausstellern gegenüber erlaubt.

„An die Redaktion der ‚Illinois Staatszeitung'. Gestatten Sie mir, dass ich Sie mit Missständen in der ‚Worlds Columbian Exposition' bekannt mache, die in der That miserabler in der ganzen Welt nicht angetroffen werden können.

In welcher Weise am Ausstellungsgrunde die Abwickelung der Geschäfte vor sich geht, belieben Sie aus dem Nachstehenden zu ersehen. Eine grosse Anzahl der überseeischen Aussteller haben bereits Anfangs Oktober ihre Rechnungen mit 100 % Zuschlag der ursprünglich festgesetzten Lagerhausspesen bezahlt und ihre Applikationen für Erlangung der Kisten eingereicht. Leider ist es denselben nicht möglich gewesen, vor Anfang und Mitte November in den Besitz der Kisten zu kommen, da die meisten mit den Amerikanischen Geschäftsprinzipien nicht genügend vertraut waren.

Ich habe mir vorsichtiger Weise vorher Rath geholt und denselben auch befolgt, d. h. die Freundschaft der Beamten vom grössten bis zum kleinsten durch kleine Geschenke in Form von Greenbacks aufrecht zu erhalten gesucht. Nachstehende Episode, deren Augen- und Ohrenzeuge ich war, bedarf keines weiteren Kommentars.

Der Vertreter eines der grössten Drahtwerke der Welt recherchirte gleich mir nach Kisten in den Lagerhäusern und ersuchte den diensthabenden Beamten, ihm doch womöglich wieder eine Ladung nach dem Elektrizitätsgebäude zu schaffen. Die Antwort darauf war, dass es absolut unmöglich sei irgend welche Ausnahme zu machen und dass die Kisten genau in Reihenfolge, wie sie dem Lagerhause entnommen würden, abgeliefert werden müssten. Ich machte ihn aufmerksam, dass er ohne Dollars nichts erreichen könne. Da der Reichskommissar Richter und Bergassessor Engel zufällig in der Nähe waren, so klagten wir diesen beiden Herren unser Leid. Dieselben waren aber ohne Dollars ebenfalls ohnmächtig. Mein Kollege Schmidt, der Vertreter obengenannter Firma, griff daher in die Tasche und das Kommando des betreffenden Beamten, die für einen anderen Aussteller bereits auf dem Wagen befindlichen Kisten herunterzuwerfen und Schmidt's aufzuladen, übertönte das Geräusch der vorüberfahrenden Eisenbahnzüge. Herr Schmidt war jedoch kulant genug, die bereits aufgeladenen Kisten des wahrscheinlich mit Amerikanischen Verhältnissen nicht vertrauten Ausstellers auf dem Wagen zu lassen und bat nur, so viel als möglich von den seinen dazu zu laden.

Die Art und Weise dieser Geschäftsabwickelung artete jedoch mit der Zeit so aus, dass Aussteller lieber ihre theuer gelagerten Kisten im Stiche liessen und neue anfertigten; denn um den Rachen der Jackson Park Vampyre zu füllen, ist der Reichthum der ganzen Welt nicht genügend. Gegen Mitte November 1893 waren so ziemlich meine meisten Kisten gepackt, von den Schwierigkeiten, welche die Zollbehörde machte, will ich schweigen, da dieselben bereits genügend in den Blättern besprochen wurden. Es konnte deshalb mit dem Verladen der Güter begonnen werden. Dabei zeigten sich jedoch noch mehr Beamte und infolge dessen noch grössere Schwierigkeiten als bereits geschildert. So sind in nahezu 7 Wochen aus dem einen Gebäude im ganzen nur 8 Wagen fremder Aussteller verladen worden. Wenn die Handhabung dieses Geschäfts des weiteren durch so unfähige und schmutzige Beamte betrieben wird, wie bisher, so dürfte mancher noch in den Hundstagen sich an der Grösse der weissen Stadt erfreuen, vorausgesetzt, dass er noch einige Dollars in der Tasche hat."

Diese Geldschneidereien, gemeinen Prellereien haben von Anfang an bei der Ausstellung bestanden und das Schlimme ist, dass man in Amerika für die Ehrlosigkeit eines solchen Gebahrens kein Verständniss findet. Wie es versucht worden ist, die Jury zu Amerikanisiren, ist noch in aller Gedächtniss. Dass die auswärtigen Aussteller gewissermaassen zur Selbsthilfe zu schreiten sich genöthigt sahen, um eine unparteiische Beurtheilung sich zu sichern, könnte als ein Bild unfreiwilliger Komik der Worlds Columbian Exposition gelten, wenn die Sache nicht so ernst gewesen wäre; galt es doch, einen Versuch abzuwehren, die fremden Aussteller um den einzigen Erfolg aller ihrer Mühe und Arbeit zu bringen.

Die Ausstellung war „gigantisch". Wenn sie einen bleibenden Erfolg bei uns zu verzeichnen haben wird, so ist es vielleicht der, dass viele, welche früher begeisterte Verehrer Amerikanischer Verhältnisse waren, weil sie solche aus der Nähe nicht kannten, bekehrt und mit den einheimischen Einrichtungen wieder versöhnt worden sind.

The Worlds Columbian Exposition hat im verflossenen Jahre kaum ein anderes Interesse aufkommen lassen. So ist es geschehen, dass zwei für das Eisenbahnwesen sehr wichtige Ereignisse kaum beachtet worden sind. Wir meinen die endgültigen Dispositionen für eine Beschleunigung des Baues der Sibirischen Ueberlandbahn und die unlängst gemeldete Inbetriebsetzung der ersten Theilstrecke der Kongo-Eisenbahn. Das waren zwei hervorragende eisenbahngeschichtliche Daten allerersten Ranges.

In unserer vorjährigen Neujahrsbetrachtung haben wir auf die Bedeutung des Kleinbahnwesens hingewiesen. Wir können diesen Hinweis wiederholen. Die Kleinbahnunternehmungen sind im verflossenen Jahre nicht in dem Maasse vorwärts gekommen, als erhofft werden durfte. Die Ursachen sind mannigfacher Art. Finanztechnisch bestehen keine Schwierigkeiten; denn unsere grossen Emissionshäuser sind gern damit einverstanden, statt ausländische Werthe zu emittiren die Kleinbahnunternehmungen zu finanziren. Aber die Forderungen für das Wegerecht sind nicht selten maasslos und die Interessenten bemühen sich, durch Abkommen privatrechtlicher Art die gesetzlichen Vorschriften, welche der Unternehmung die für die Entwickelung so unerlässliche Bewegungsfreiheit in Tarifgestaltung und dergleichen gewähren, illusorisch zu machen. Ehe da nicht Wandel geschaffen wird, werden die Kleinbahnunternehmungen nicht vorwärts kommen.

Möge das neue Jahr sich freundlicher gestalten; die Industrie athmet schon auf, weil sie nicht zu einer neuen Ausstellung gehetzt wird. K.

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. d. Mts. wird der 3. Nachtrag zur Kundmachung 9 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbands ausgegeben werden, welcher verschiedene Aenderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands enthält, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen geeignet sind.

Aus dem Deutschen Reich.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath in der Sitzung vom 14. Dezember 1893 folgende mit dem 1. d. Mts. in Kraft getretene Ergänzungen und Abänderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands beschlossen:

1. In der Bestimmung unter Nr. XV ist am Ende als zweiter Absatz einzuschalten:
   „Abfallschwefelsäure aus Nitroglycerinfabriken wird nur dann zur Beförderung zugelassen, wenn sie nach einer von dem Fabrikanten auf dem Frachtbriefe ausgestellten Bescheinigung vollständig denitrirt worden ist."
2. Im ersten Satze der Bestimmung unter Nr. XXXVIa Lit. b Ziffer 2 sind die Worte „oder Holzstäben" zu streichen und als zweiter Absatz der Ziffer 2 folgende Bestimmungen nachzutragen:
   „Die elektrischen Zündungen an Holzstäben (Abegg'sche Zünder) sind in hölzerne Kisten von mindestens 12 mm Deckel-, Boden- und Seitenwandstärke und mindestens 20 mm Stirnwandstärke, deren Länge um 8 cm grösser ist, als die der Zünder, derart zu verpacken, dass die Kiste höchstens 100 Zünder enthält und dass an jeder Stirnwand die Hälfte der Zünder mit Drähten sicher befestigt ist, sodass kein Zünder einen anderen oder die Wandungen berühren und ein Schlottern nicht eintreten kann. Höchstens je 10 solcher Kisten sind in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken."

Landes-Eisenbahnrath.

In der am 12. Dezember 1893 abgehaltenen Sitzung des Landes-Eisenbahnraths (vergl. Nr. 95 S. 900 Jahrg. 1893 d. Ztg.) wurden sämmtliche Ausschussanträge angenommen. Diese letzteren verneinen die Einführung eines gemeinsamen Ausnahmetarifs für Düngemittel aller Art, erklären dagegen Frachtermässigungen für rohe Kalisalze und für gebrannten Stückkalk bei nachgewiesener Verwendung zum Düngen unter Anwendung eines Staffeltarifs als zur Förderung der Landeskultur dringend nothwendig; befürworten die Aufnahme der Artikel: Steine, Platten, Fliesen, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen in die Abtheilung Thonwaaren des Sondertarifs III; befürworten ferner die Beförderung von frischen oder gesalzenen Heringen nach Sondertarif I, lehnen dagegen die gleiche Begünstigung für geräucherte Fische ab; empfehlen weiter die Aufnahme folgender Güter in den Sondertarif III und in den Sondertarif für bestimmte Stückgüter, sowie in das Verzeichniss der in geschlossenen Wagen zu befördernden Güter, als: Klärmittel für Schmutzwässer bestimmt, zusammengesetzt aus Cellulosefasern, Erzen, Gips, Kalk, Knochen- und Holzkohle, Sägemehl, Salzen, Theer, Thon und in kleinen Mengen beigefügte Chemikalien; lehnen die Beförderung von Thon in geschlossenen Wagen ab, befürworten nochmals die Rückbeförderung von Blechkannen mit minderwerthigen Milchrückständen zur Hälfte des Satzes der allgemeinen Stückgutklasse und empfehlen den Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Basaltsteine von Heckholzhausen nach Oberlahnstein zur Verschiffung nach Holland.

Verspätungen im Monat Oktober 1893.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Oktober 1893 auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 299,42 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 904 Schnellzüge, 1 442 Personenzüge und 331 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 677. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 394 664 Zugkm bezw. 300 756 799 Achskm gegen 15 308 994 Zugkm und 313 841 172 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 328 083 Zugkm und 295 110 621 Achskm in demselben Monat des Jahres 1892.

Von den Verspätungen wurden 992 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 685 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2 188 im Vormonat und 2 272 in demselben Monat des Jahres 1892.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 109 bezw. auf 1 Million Achskilometer 6, mithin auf 1 Million Zugkilometer 39 = 26 v. H. weniger als im Monat Oktober des Jahres 1892 und 34 = 24 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 2 = 25 v. H. weniger als im Monat Oktober des Jahres 1892 und 1 = 14 v. H. weniger als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 404 Anschlüsse versäumt (gegen 1 920 in demselben Monat des Jahres 1892 und 1 769 im Vormonat).

Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Mecklenburgische Südbahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn und die Bahnen in dem Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Südbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln und diejenigen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. an die ungünstigsten Stellen. Bei 1 Bahn wurden durch Sperrung der Geleise infolge eines Bergsturzes 2 Anschlüsse nicht erreicht.

Die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen im Jahre 1893.

Während in den 7 ersten Monaten des Etatsjahres 1893 94 die Betriebseinnahmen der Preussischen Staatsbahnen die des gleichen Zeitabschnittes des Etatsjahres 1892/93 um nahezu 29 Millionen Mark, d. h. über 5 %, und im Monat durchschnittlich um über 4 Millionen überstiegen, beträgt dieses Plus im Monat November 1893 nur 808 622 ℳ, und zwar ergibt die Personeneinnahme sogar ein Minus von 246 342 ℳ, während die Einnahme aus dem Güterverkehr + 1 054 964 ℳ betrug.

Man würde aber, schreibt „Die Post", in der Annahme fehlgehen, dass aus diesen Zahlen ein Rückgang des Verkehrs sich ergebe. Gegenüber dem unmittelbar vorhergehenden Zeitabschnitt lag allerdings der Monat November für den Eisenbahnverkehr in sofern ungünstiger, als die wegen Wassermangel bis dahin gehemmte Schifffahrt wieder in vollem Gange war, was namentlich auf die Verfrachtung von Kohlen von Einfluss war. Es handelt sich bei der Rückwirkung dieses Umstandes auf den Eisenbahnverkehr aber eben nur um eine Verschiebung des Verkehrs von einem auf den anderen Verkehrsweg, nicht um eine Minderung des Verkehrs selbst. In der Hauptsache rührt die Abnahme der Differenz zwischen den Betriebseinnahmen des Jahres 1893 und 1892 nicht von der Verkehrsbewegung des vorigen Jahres, sondern von der des Jahres 1892 her. Denn bis einschliesslich Oktober 1892 bewegten sich die Betriebseinnahmen in absteigender Linie. Zu dem Rückgange des Güterverkehrs war unter der Einwirkung der Cholera auch noch eine rückläufige Bewegung des Personenverkehrs eingetreten. Mit dem Monat November 1892 aber trat eine Wendung zum Besseren ein; die Betriebseinnahmen des Jahres 1893 ergeben zum erstem Male wieder ein nicht unbeträchtliches Plus gegen das Jahr 1892. Diese Besserung hat mit geringen Schwankungen bis zum Schlusse des Etatsjahres 1892 93 und durch den bisher verflossenen Abschnitt des Jahres 1893 angehalten.

Vorarbeiten.

Der Eisenbahnbau-Gesellschaft Soenderop & Co. zu Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Geestemünde nach Farge oder einem anderen Punkt der Farge-Vegesacker Eisenbahn ertheilt worden.

Eröffnung der Bahnstrecke Ohligs-Hilden.

Am 3. d. M. ist die Bahnstrecke Ohligs-Hilden ohne Zwischenstation eröffnet worden. Siehe Bekanntmachung S. 9.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Seit dem 20. Dezember 1893 findet auf den an der Strecke Schönholz-Kremmen gelegenen Stationen Reinickendorf (Dorf), Heiligensee-Güterstation und Hennigsdorf auch die Abfertigung von lebenden Thieren statt.

Ferner gelangen seit dem 1. d. Mts. auf der zwischen den Stationen Löcknitz und Pasewalk gelegenen Haltestelle Zerrenthin auch Stückgüter zur Abfertigung und ist die daselbst hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehende Beschränkung beseitigt.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Jüterbog-Röderau zwischen den Stationen Oehna und Wendisch-Linda neu errichtete Haltepunkt Zellendorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Dezember 1893 ist die bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr, sowie der Abfertigung von Kleinvieh in Einzelsendungen dienende Station Watenstedt für den gesammten Personen-, Gepäck-, Güter-, Vieh- usw. Verkehr, sowie für den Privatdepeschen-Verkehr mit vollem Tagesdienst eröffnet worden. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station jedoch nicht geeignet.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnlinie Mülhausen-Basel belegene Haltepunkt Schlierbach wird am 15. d. Mts. auch für den Gepäck- und Expressgut-Verkehr eröffnet worden.

Bezeichnung von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Der Name der Station Cremmen (an der am 20. Dezember 1893 vollständig eröffneten Eisenbahnlinie Berlin-Kremmen) ist fortan nicht mehr mit C, sondern mit K, also „Kremmen" zu schreiben.

Sittard-Herzogenrath: Konzessionsurkunde.

Der „Reichs-Anzeiger" veröffentlicht in Nr. 302 des Jahrgangs 1893 die Konzessionsurkunde für die Niederländische Südeisenbahn-Gesellschaft zu Mastricht, betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer Eisenbahn von Sittard nach Herzogenrath.

Prignitzer Eisenbahngesellschaft.

Die Aktionäre werden zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 30. d. Mts. eingeladen. Auf der Tagesordnung steht die Ausdehnung des Unternehmens auf die Strecke Wittstock-Landesgrenze in der Richtung auf Mirow zu, ferner Vermehrung des Grundkapitals um 720 000 ℳ durch Ausgabe von Aktien je zur Hälfe in Stamm- und Prioritäts-Stammaktien unter Ermächtigung des Aufsichtsrathes, für diejenigen Prioritäts-Stammaktien, welche nicht gedeckt sind durch gleichzeitige Zeichnung von Stammaktien in gleicher Höhe, den Begebungskurs zu bestimmen und Aufnahme einer Anleihe bis zu 205 000 ℳ thunlichst unter Ausgabe von Inhaberpapieren unter den vom Aufsichtsrathe festzusetzenden Bedingungen.

Greifenhagener Kreisbahnen.

Unter dieser Firma hat sich in Greifenhagen eine Aktiengesellschaft konstituirt, deren Zweck der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Greifenhagen über Bahn nach Wildenbruch ist. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 1 230 000 Mark, eingetheilt in 820 Stammaktien à 1 000 ℳ und 410 Prioritäts-Stammaktien à 1 000 ℳ.

Der Bau der Bahn wird durch die Kleinbahnbau-Gesellschaft Lenz & Co. ausgeführt werden.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.

Die von einem Bankenkonsortium unter Führung der Nationalbank für Deutschland ins Leben gerufene Gesellschaft, welche sich zu Anfang des Jahres 1893 konstituirte*), hat bereits eine erhebliche Zahl von Kleinbahnprojekten geprüft und es liegt die begründete Annahme vor, dass von denselben einstweilen etwa 20 sich zur entsprechenden finanziellen Durchführung eignen und zur Ausführung gelangen werden.

Im Bau befindet sich die 37 km lange schmalspurige Oberschlesische Dampfstrassenbahn Deutsch-Piekar-Beuthen-Königshütte-Gleiwitz, deren betriebsfähige Fertigstellung aller Voraussicht nach in der ersten Hälfte des nächsten Jahres erfolgen wird. Die Verhandlungen über die Verpachtung derselben sind dem Abschlusse nahe und es liegt bereits ein Betriebsangebot vor, durch welches eine ausreichende Verzinsung und Tilgung in vollem Maasse gesichert erscheint.

Ferner ist die Gesellschaft bei der Finanzirung der 8 km langen normalspurigen Bahn Mährisch-Ostrau-Witkowitz betheiligt, doch wird diese voraussichtlich durch vortheilhaften Verkauf an ein anderes bestehendes Bahnunternehmen übergehen.

Auch bezüglich der 8 km langen Dampfstrassenbahn Eltville-Schlangenbad sind die betreffenden Bau- und Betriebsverträge, sowie die Garantieverträge mit den betheiligten Gemeinden bereits abgeschlossen. Im allgemeinen wird die Ausführung verschiedener Projekte insbesondere dadurch erschwert, dass die Interessenten der projektirten Bahnen nicht gewillt sind, für die ihnen in Aussicht stehenden Vortheile die entsprechenden Gegenleistungen zu bringen. Mit Rücksicht auf die Geschäftserweiterung des Unternehmens ist Regierungsrath Seebold, früher Generaldirektor der Rumänischen Eisenbahnen und der Dortmunder Union, in den Vorstand*) eingetreten.

*) Ueber den Zweck des Unternehmens und deren sonstigen Verhältnisse siehe Jahrg. 1893 Nr. 3 S. 23 d. Ztg.; ihr Geschäftslokal befindet sich in Berlin C., Poststrasse 34a.

*) Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrathes und der Direktion sind im Jahrg. 1893 Nr. 3 S. 23 d. Ztg. aufgeführt.

Personen- und Gepäckverkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Am 1. d. Mts. sind an Stelle der bisherigen Bestimmungen auf Grund der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands neubearbeitete Bestimmungen zu dem Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und im Vorortverkehr zur Einführung gelangt.

Die von der Verkehrsordnung zum Theil abweichenden Zusatzbestimmungen für den bezeichneten Tarif sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Fahrpreisermässigungen im Verkehre mit Schweden und Norwegen.

Die Preise der direkten Eisenbahn-Fahrkarten zwischen Berlin Stettiner Bahnhof und Schwedischen und Norwegischen Stationen über Neustrelitz-Warnemünde-Gjedser-Kopenhagen-Helsingör-Helsingborg-Warberg bezw. Kopenhagen-Malmö sind vom 1. d. Mts. ab ermässigt worden. Die Ermässigungen betragen im Verkehre über Helsingör-Helsingborg nach Gothenburg, Frederikshald und Christiania bei einfachen Fahrkarten I. Klasse 2,10 ℳ, II. Klasse 1,90 ℳ, III Klasse 1,70 ℳ und bei Rückfahrkarten I. Klasse 3,50 ℳ, II. Klasse 3,30 ℳ, III. Klasse 2,50 ℳ und im Verkehre über Malmö nach Malmö, Norrköping und Stockholm bei einfachen Fahrkarten I. Klasse 1,90 ℳ, II. Klasse 1,70 ℳ, III. Klasse 1,50 ℳ und bei Rückfahrkarten I. Klasse 3,10 ℳ, II. Klasse 3,00 ℳ, III. Klasse 2,20 ℳ. Gleichzeitig ist die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten nach Stockholm von 16 auf 15 Tage und nach Frederikshald von 15 auf 14 Tage herabgesetzt worden.

Berlin-Aachen: Schlafwagen.

In den Nachtschnellzügen Nr. 36/35 der Strecke Berlin-Kreiensen-Aachen (ab Berlin, Potsdamer Bahnhof 9.54 Nachm., ab Aachen M. 6.40 Nachm.) verkehren seit dem 31. Dezember 1893 an Stelle der bisherigen Schlafplatzwagen vollständig ausgerüstete Schlafwagen.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1892 ist bezüglich der Preussischen Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Elsterwerda-Landesgrenze (Riesa) auf 16 833 ℳ festgestellt worden.

Aus dem Betriebe der Preussischen Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Elsterwerda (ausschliesslich des Bahnhofs)-Landesgrenze (Dresden), der Preussischen Strecken der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen Osnabrück-Quakenbrück und Ihrhove-Neuschanz, wie auch Oldenburg-Leer und der Preussischen Strecke der Oesterreichischen Lokalbahn Ziegenhals-Landesgrenze (Hannsdorf) ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1892 nicht erzielt worden.

Frachtzahlungen.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist es gestattet, der schriftlichen Anweisung des gehörig legitimirten Adressaten auf Auslieferung des Gutes und Frachtbriefes an einen Dritten am ursprünglichen Bestimmungsort unter Einziehung der Fracht von dem letzteren Folge zu leisten, sofern nicht der Absender von dem ihm nach § 64 der Verkehrsordnung zustehenden Rechte Gebrauch macht. In Erweiterung dieser Bestimmung hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten durch Verfügung vom 30. November v. J. gestattet, dass, wie im Direktionsbezirk Elberfeld bereits üblich gewesen, auf entsprechende schriftliche Anweisung des gehörig legitimirten Adressaten der Frachtbrief nicht dem zur Empfangnahme des Gutes angewiesenen Dritten, sondern dem Adressaten selbst ausgeliefert werde. Auch soll es keinen Unterschied machen, ob die Fracht oder sonst auf dem Gute haftenden Gebühren und Nachnahmen schon von dem Frachtbriefadressaten übersandt worden sind, oder von dem bezeichneten Empfänger bezahlt werden. Jedenfalls ist jedoch das Gut vor voller Zahlung der Fracht oder sonst auf dem Gute haftenden Beträge oder vor gültigem Vermerk in dem etwa eingeräumten Kreditkonto nicht auszuliefern.

Weltausstellung in Chicago.

Zufolge einer Verordnung des Königlich Belgischen Ministers der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen wird seitens der Grand Central Belge - Eisenbahngesellschaft für die von der Weltausstellung in Chicago zurückgelangenden Deutschen Güter auf die tarifmässigen Frachten eine Ermässigung von 50 % gewährt, sofern die betreffenden Sendungen von einer Bescheinigung des Reichskommissars begleitet sind darüber, dass die Ausstellungsgegenstände an den Herkunftsort zurückbefördert werden, und sofern in den Frachtbriefen ausdrücklich erwähnt ist, dass die darin verzeichneten Güter auf der genannten Ausstellung zur Schau gebracht worden sind.

Aus der Schweiz.

Centralbahn.

Der Verwaltungsrath der Centralbahn hat in seiner Sitzung vom 19. Dezember 1893 die vom Direktorium vorgelegten Budgets der Bauausgaben und Betriebsausgaben für das Jahr 1894 genehmigt. Es werden danach, mit Inbegriff der Erfordernisse für die Bötzbergbahn und Aargauische Südbahn und einem Theil für die Ausgaben des Luzerner Bahnhofumbaues, Bauausgaben im Totalbetrage von 2 505 000 Frcs. vorgesehen. In dieser Summe sind inbegriffen 854 000 Frcs. für neues Rollmaterial und für Verbesserungen am bestehenden Rollmaterial. Theilweise als Vermehrung, theilweise als Ersatz werden 10 neue Güterzuglokomotiven (Duplex-Coupoundsystem), 120 neue gedeckte Güterwagen und endlich 25 neue Personenwagen angeschafft. Sämmtliche neuen Personenwagen werden mit der automatischen Luftdruckbremse versehen, ebenso 50 der neuen Güterwagen.

Simplon-Uebergang.

Der Bundesrath hat bei der Bundesversammlung neuerdings die Verlängerung der Baufrist für den Simplonübergang und zwar bis zum 31/12. 1897 beantragt. Dabei ist angenommen, dass wenn die Arbeiten nicht vor diesem Termine begonnen werden, der Bund und event. der Kanton Wallis das Recht haben, die Eisenbahn der „Ligne d'Italie" (der im Wallis befindliche Theil der Jura-Simplonbahn) zurückzukaufen, indem der Gesellschaft der ursprüngliche Ankaufspreis gemäss der Steigerung, und alle für Bauten, Betriebsmaterial und Zugehör gemachten Ausgaben sammt Zins zu 5 %, jedoch unter Abzug der den Aktionären bezahlten Zinsen und Dividenden, vergütet werden.

Brienzerseebahn.

Die Brienzerseebahn ist für die Summe von 2 600 000 Frcs. finanzirt, vorbehaltlich der Uebernahme des Betriebes der ungefähr 16 km langen Linie durch die Jura-Simplonbahn um den Betrag von 4 000 Frcs. für 1 km. Da die Unkosten für die Jura-Simplonbahn für den Betrieb Brienz-Interlaken nur geringe sein werden, so ist am Zustandekommen des Betriebsvertrages kaum zu zweifeln.

Thunerseebahn.

Die Aktionärversammlung vom 17. Dezember 1893 hat mit grossem Mehr den Betriebsvertrag mit der Jura-Simplonbahn angenommen, was in der betreffenden Landesgegend sehr begrüsst wurde. In der am gleichen Tage stattgefundenen Sitzung des Verwaltungsrathes der Jura-Simplonbahn wurde jedoch dieses Traktandum auf eine spätere Sitzung verschoben, damit die Juristen der Bahn über die Rechtlichtkeit der Betriebsübernahme unter den gegebenen Verhältnissen schlüssig werden können. Auch dies ist nun in günstigem Sinne erledigt worden. — Nach Prüfung durch die Jura - Simplonbahn werden die Betriebsspesen der Thunerseebahn 6 800 Frcs. für 1 km betragen, also rund 150 000 Frcs. Hierzu kommt die Verzinsung von 3 Hypotheken von zusammen 3 000 000 Frcs. oder also 130 000 Frcs., Totalauslagen für das Jahr somit 280 000 Francs. — Die Einnahmen für das erste Jahr werden voraussichtlich betragen 250 000 Frcs. Es ist bestimmt zu erwarten, dass diese Summe später, wenn die Bahn bekannter geworden, und sich der Waarenverkehr besser entwickelt hat, bedeutend wachsen wird. Wie schon in einer früheren Korrespondenz bemerkt, wird auch die in Bau kommende Brienzerseebahn nur günstig auf die Thunerseebahn einwirken, sodass deren Zukunft sich ganz günstig gestalten kann.

St. Gallen-Mühleck.

Am 14. Dezember 1893 wurde die Drahtseilbahn St. Gallen-Mühleck dem Betriebe übergeben. Die Bahn hat 317 m Länge, wovon etwa 230 m auf einen Tunnel kommen. Die Maximalsteigung beträgt 22,5 %. Die Bahn wird mit Wasserübergewicht betrieben. Sie kann pro Fahrt 32 Personen aufwärts und ebenso viele abwärts fördern. Zahl der Züge nach Bedarf.

Sihlthalbahn.

Das Gesuch der Sihlthalbahn um Erhöhung der Fahrtaxen auf $^5/_4$ des jetzigen Betrages ist vom Bundesrathe der Bundesversammlung zur Annahme empfohlen worden. Diese Erhöhung fällt weg sobald der Reinertrag der Bahn während 3 Jahren mehr als 4 % beträgt. Trotz der unerwartet hohen Frequenzziffer des Jahres 1893 reicht der Ueberschuss über die Betriebsausgaben nicht hin, um die Obligationen zu verzinsen und die gesetzlichen Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds zu machen. Der Durchschnitts - Billetertrag, den der einzelne Reisende entrichtete, blieb 9 Cts. hinter dem Voranschlag von 42 Cts. zurück. — Es soll die Sihlthalbahn verlängert werden, um Anschluss an die im Bau befindliche Linie Thalweil-Zug zu gewinnen.

Eisenbahn-Frachtverkehr.

Am 11. Dezember hat der Bundesrath dem von der Präsidialverwaltung des Schweizerischen Eisenbahnverbandes vorgelegten Entwurf zu einem neuen mit dem 1. d. Mts. in Kraft tretenden Transportreglement der Schweizerichen Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen, basirend auf dem neuen Bundesgesetz, betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893 und auf den internationalen Vorschriften über den Eisenbahn-Frachtverkehr, seine Genehmigung ertheilt. Die alten Frachtbriefformulare dürfen nach Ende 1893 nicht mehr benutzt werden.

Jungfraubahn.

An das Schweizerische Eisenbahndepartement ist eine Eingabe von dem bekannten Züricher Finanzmann Guyer-Zeller gemacht worden zur Erlangung der Konzession für eine Jungfraubahn nach neuem Projekte. Für eine solche Bahn existiren schon 3 ältere Projekte, welche alle 3 vom oberen Lauterbrunnenthal ausgehen. Ihre Verfasser sind: Köchlin, früherer Oberingenieur Eiffel's in Paris (Konzessionsinhaber), Oberst Locher und Ingenieur Trautweiler. Bis jetzt hat sich aber keine Aussicht gezeigt für die Verwirklichung eines der 3 Projekte. — Das neueste Projekt soll nun seinen Ausgangspunkt auf der Scheidegg, der höchsten Station der im Jahre 1893 zur Eröffnung gelangten Wengernalpbahn, haben. Von der Scheidegg aus führt die vorgesehene Trasse westlich am Fallbodenhubel vorbei direkt bis an den Fuss des Eigergletschers, zieht sich dann zunächst in östlicher, dann in südlicher Richtung im Tunnel um das Eigermassiv herum zu der auf der Höhe von 3 100 m angenommenen Station Eiger, die durch Gallerien offen gelegt werden soll. Von hier geht die Bahn (immer im Tunnel) in gerader Richtung gegen den Mönch und nach dem Jungfraujoch, welches 105 m unter dessen Kamm durchbohrt wird und windet sich hierauf spiralförmig um das oberste Massiv der Jungfrau herum, um ein im Sommer schneefreies kleines Plateau auf der Höhe von 4 100 m über dem Meere zu erreichen, welches 65 m unter dem Gipfel liegt. Zur Schneespitze soll ein etwa 65 m hoher Aufzug führen, der aus 2 in einander stehenden eisernen Röhren bestehen soll, wovon die innere den eigentlichen Aufzug erhält, während zwischen den 2 Röhren eine Wendeltreppe emporführt. In der Mitte zwischen den Stationen Scheidegg und Eiger, sowie Eiger und Jungfrau sind Kreuzungsstellen vorgesehen. Als Spurweite sind 80 cm angenommen. Der Minimalradius soll 60 cm betragen und die grösste Steigung 25 %. Die offene Linie und die Tunnellängen betragen 2 150 m und 10 250 m, die Kurvenlänge 26 % der ganzen Länge. Für eine Variante sind diese Zahlen 2 500 m, 8 400 m und 47 % und ganze Länge 10,9 km statt 12,4 km des Hauptprojektes. Als Betriebskraft ist Elektrizität vorgesehen. Die Tunnel werden in gewissen Abständen elektrisch beleuchtet; sie erhalten 12 m² Querschnitt. Die nöthige Wasserkraft soll am Trümmelbach oder an einer der beiden Lütschinen gewonnen werden. Die Bahn soll zunächst bis zur Station Eiger gebaut werden, und es wird dafür eine Baufrist von 2 Jahren vorgesehen. Während weiteren 2 Jahren soll der 2. Theil der Bahn gebaut werden. Der Kostenvoranschlag sieht für das Hauptprojekt die Summe von rund 7,5 Millionen vor, wovon 5 116 000 Frcs. auf Unterbau fallen und 378 000 Frcs. auf Oberbau, sowie 613 000 Frcs. für Rollmaterial und Aufzug. Für die Variante würde die Bausumme 6 600 000 Frcs. betragen. Es wird 5,16 % Rendite ausgerechnet.

Aus England.

Die Aussichten der Metropolitan- und Distriktbahnen in London

scheinen sich jetzt bessern zu wollen; wenigstens sind die Aktien dieser Bahnen jetzt im Steigen begriffen. Der Grund hierfür liegt in der Steigerung der Omnibusfahrpreise, die jetzt in Aussicht genommen ist und nach Mittheilungen der „Railway News“ Ende November d. J. durchgeführt sein dürfte. Für die langen Strecken werden fortan 3 d. erhoben und die Strecke von der Bank oder von Liverpool street nach Charing Cross wird von 1 d. auf 2 d. erhöht, die 1 d. - Strecke endet fortan bei der Chancery Lane. Es ist möglich, dass dieser Aufschlag, zumal bei schlechtem Wetter, die „Gartensitze“ auf den Omnibussen — d. i. auf quergestellten Bänken — weniger begehrenswerth erscheinen lässt und viele Personen wieder der Untergrundbahn zuführt.

Eine neue Verbindung zwischen Red Hill und Croydon

ist von der Brightongesellschaft in Aussicht genommen und die Genehmigung dafür jetzt beim Parlament beantragt worden. Bis jetzt hat die Gesellschaft zwischen den genannten Punkten für die Benutzung eines Theils der vorhandenen Gleise, welche der Brightongesellschaft und der Südostbahn gemeinsam gehören, letzterer eine Entschädigung zahlen müssen, die später wegfallen wird. Die Ausgabe soll auf mehrere Jahre vertheilt werden.

Der Kartoffel- und Gemüseverkehr auf den Englischen Bahnen.

Angesichts der schweren Verluste, welche der Kohlenstreik im Gefolge gehabt hat, wird es mit Genugthuung empfunden, dass der Kartoffel- und Gemüseverkehr im laufenden Halbjahre bedeutender gewesen ist, als in der gleichen Zeit der letzten Jahre. Die Nordbahn führt die meisten Kartoffeln nach London; die Hauptstadt wird zum grössten Theil von dem Kartoffelmarkt dieser Bahn in Kings Cross versorgt. Im verflossenen Herbst wurden täglich 100, im Vorjahre dagegen nur 76 Wagenladungen Kartoffeln entleert. In der am 18. November endigenden Woche kamen im l a u f e n d e n Jahre 2 600 t Kartoffeln und 770 t Gemüse, im v e r f l o s s e n e n Jahre um dieselbe Zeit 2 000 t Kartoffeln und 480 t Gemüse in Kings Cross an. Die Kartoffeln kommen vorwiegend von Cambridgeshire, Lincolnshire, Yorkshire und Huntingdonshire, wo trotz des Regenwetters die Ernte gut ausgefallen ist. Andererseits hat die Kartoffelernte in Surrey und Sussex infolge der Dürre sehr gelitten, so dass in den südlichen Distrikten wenig Kartoffeln übrig sind. Wenn die Englische Ernte sonst schlecht ausfällt, muss Schottland für gewöhnlich aushelfen; im laufenden Jahre sind die Schottischen Kartoffeln früher reif geworden, als gewöhnlich und haben eine mässige Ernte gegeben. Auch die Belgischen Kartoffeln, welche sonst um Wettbewerb mit den Englischen den Londoner Markt versorgten, sind nicht gut gerathen; die Belgische Kartoffel wurde mit Schiffen zu einem Gesammtfrachtsatz von 6,5 *M.* die Tonne eingeführt.

Die Kanaltunnel-Gesellschaft

hatte die Absicht, eine besondere Gesellschaft für den Abbau der Kohlen und Erze zu gründen, die unter Shakespeares Cliff erschürft wurden und deren Abbau lohnend erscheint. Die Bildung dieser Gesellschaft ist durch Verhandlungen mit der Königlichen Forstverwaltung, welche auf die unter der Vorküste und dem Meere befindlichen Mineralien Anspruch erhob, ins Stocken gekommen. Die Gesellschaft hat sich indessen mit der Kirchenbehörde, welche ebenfalls Ländereien dort besitzt, benommen und hofft, auch ohne die Forstbehörde, auf den von der Kirche gepachteten und ihren eigenen Ländereien den Abbau beginnen zu können. Die neue Gesellschaft soll von der Kanalgesellschaft die Interessen an dem Lande, auf dem die Probebohrungen vorgenommen wurden, erwerben, einschliesslich der für letztere verwendeten Maschinen. Eine alle Verhältnisse regelnde Vorlage ist für die laufende Tagung an das Parlament gelangt, nachdem sie in der vergangenen Sitzungsperiode zurückgezogen worden war.

Der Wettbewerb der Englischen Personenzüge

gibt den „Railway News“ wiederholt Anlass zu eingehenderen Erörterungen. Der aus dem Personenverkehr gezogene Gewinn hat immer mehr abgenommen und wenn gewissen Umständen nicht Rechnung getragen wird, ist noch eine weitere Abnahme zu erwarten. Unter diesen steht in erster Reihe der ungebührliche Wettbewerb der Stammbahnen, die zwischen fast allen Hauptverkehrsorten zwei oder mehr Linien betreiben. Dies hat dazu geführt, dass die Gesellschaften dem Publikum in betreff der Bequemlichkeit und Schnelligkeit des Reisens eine Konzession nach der andern gemacht haben, ohne sich hierfür entsprechend bezahlen zu lassen. Was eine Gesellschaft thut, ahmt sofort die andere nach, und so wird das einmal Zugestandene zur Regel, während das Publikum seine Forderungen immer höher schraubt, statt das Gebotene mit Erkenntlichkeit hinzunehmen. Die Ausgaben sind deshalb ausser allem Verhältniss zu den Einnahmen gestiegen und die Ueberschüsse — mindestens im Verkehr der oberen Klassen — zu einem Minimum herabgesunken. Das an die Bequemlichkeiten gewöhnte Publikum wird sich gewiss von den Privilegien nichts nehmen lassen, ohne dass die Gesellschaften durch Unwilligkeit des Publikums mehr zu leiden hätten, als dem Gewinn auf der anderen Seite entsprochen würde. Es wäre auch verfehlt anzunehmen, dass die gewährten Verkehrserleichterungen, so sehr sie dem Ruf der Bahngesellschaften zu gute kommen, den Umfang des Verkehrs dauernd erhöhen könnten. Wie sollen sich die Gesellschaften hier helfen?

Der verstorbene Generaldirektor der Nordwestbahn, George Findlay, sagt in seinem bekannten Buche über „den Betrieb und die Leitung einer Englischen Bahn“, dass billig bezweifelt werden könne, ob die erste Wagenklasse in dem Verkehr der langen Strecken überhaupt einen Gewinn abwerfe und räth folgendes: „Wahrscheinlich werden die Gesellschaften, wenn sie klug sind, die Sache in bessere Wege leiten, indem sie irgend eine Art gegenseitigen Einvernehmens herstellen, durch welches der übermässige Wettbewerb vermieden wird und zwei oder mehr Gesellschaften in den Stand gesetzt werden, die durchlaufenen Wegestrecken zu verringern, die Zahl der nutzlosen Züge und zahlreiche Unkosten zu vermindern, die Zuggeschwindigkeiten in angemessene Grenzen zu bringen und hierdurch, ohne Einschränkung der dem Publikum gebotenen Bequemlichkeiten, wieder Zustände zu schaffen, unter denen die Personenbeförderung wieder für diejenigen einen billigen Gewinn abwirft, deren Kapital in den Bahnen angelegt ist.“

Den Wettbewerb im Personenverkehr kann man nach drei Richtungen auffassen: 1. Fürsorge für die Reisenden in der Ausstattung der Wagen; 2. Fahrgeschwindigkeit; 3. Häufigkeit und günstige Lage der Zugverbindungen. Ein Punkt, der im vorstehenden nicht mit aufgeführt ist, hat bereits seine Erledigung gefunden, und zwar die Höhe der Fahrpreise, die auf Wettbewerbslinien nicht mehr verschieden sind. In diesem Punkte ist der Wettbewerb thatsächlich beseitigt. Was man sonst für unmöglich hält, ist in Bezug auf die Fahrpreise erreicht; das Bündniss und der Wettbewerb blühen nebeneinander.

Sofort liegt der Gedanke nahe, den die „Railway News“ anregen, dass nach dem zuletzt angeführten Muster die wahre Heilung von der Krankheit übertriebener Konkurrenz in der Erweiterung der Bündnisse dahin liege, dass nicht nur die Fahrpreise, sondern auch die Reiseannehmlichkeit, die Fahrgeschwindigkeit, ja gegebenenfalls der ganze Zugbetrieb einheitlich und im Einvernehmen geregelt werden. Doch soll darin nicht zu weit gegangen und die Verbindung nur auf ein oder höchstens zwei der Gebiete ausgedehnt werden, die sonst dem Wettbewerbe unterliegen. Die „Railway News“ machen folgende Vorschläge: 1. Die Gesellschaften sollten die Geschwindigkeit regeln, aber in der Reiseannehmlichkeit und dem Zugbetriebe freie Konkurrenz lassen; oder 2. die Reiseannehmlichkeiten und die Sondervergünstigungen, wie sie Speise- und Schlafwagen betreffen, im gegenseitigen Einvernehmen normiren, während die Geschwindigkeit und Zahl der Züge dem Wettbewerb überlassen bleiben soll; oder 3. sollten die Doppel- und dreifachen Züge auf gleichgerichteten Verkehrsstrecken in irgend einer Weise beschränkt, dabei aber kein Monopol geschaffen, vielmehr immer noch individueller Spielraum in angemessener Weise gewahrt bleiben.

Aus Nordamerika.

Raubanfälle auf Eisenbahnzüge.

Unterm 18. November 1893 wurde aus Portsmouth in den Vereinigten Staaten gemeldet, dass ein Güterzug von Landstreichern durch falsche Signale gestellt wurde. Drei Wagen wurden erbrochen, aber mit Hilfe eines hinterher kommenden Güterzuges wurden die Angreifer schliesslich verjagt. Am 20. November 1893 wurde von derselben Stadt ein abermaliger Raubanfall dieser Art gemeldet; die Vagabunden wurden auch dieses Mal von einem hinterher kommenden Güterzuge verscheucht. Die Bahngesellschaft hat aber Anlass genommen, ihr Zugpersonal zu bewaffnen.

Dieses sind nur Beispiele von Vorfällen, wie sie sich fast täglich ereignen. Die „Railroad Gazette“ bezeichnet diese Vorkommnisse als eine Schande für das ganze Land, und die Gemeinwesen, in denen dergleichen vorkommen kann, als barbarische, die auf Civilisation keinen Anspruch erheben können. Mit Recht bewaffne man die Zugbegleitung, aber ob derartige Schutzmittel das Richtige seien, müsse bezweifelt werden; man könne sich dafür ebenso wenig aussprechen wie für die Lynchjustiz, denn es heisse Barbarismus gegen Barbarismus setzen; wenn auch die Bewaffnung des Zugpersonals

einerseits erforderlich werde, wirke sie andererseits entsittlichend; die Achtung vor dem Gesetz schwinde auf Seiten der Bedrohten und des Publikums. Wie die Staaten und Grafschaften ihre Einwohner, die des Weges daher ziehen, zu schützen haben, liege ihnen auch die Verpflichtung ob, für die Sicherheit der Bahnzüge zu sorgen; thun sie es nicht, so müssen sie den Schaden bezahlen. „Wenn die knickerigen Yankee-Steuerzahler aus eigener Tasche für die Ausgelassenheit von Vagabunden und Galgenstricken zu büssen haben, werden derartige Vorkommnisse bald ihr Ende finden."

Ueber den Besuch der Chicagoer Ausstellung

theilt die „Railroad Gazette" folgende Angaben mit: Die Gesammtzahl aller Besucher vom 1. Mai bis einschl. den 30. Oktober 1893 betrug 27 539 521; hiervon waren 6 059 380 frei und 21 480 141 zahlende. Auf Grund eines in Washington begangenen Irrthums schloss die Ausstellung amtlich am 30. Oktober 1893 um Mitternacht, statt am 31. Oktober 1893 um diese Zeit. Man hatte aber auf weiteren Besuch bis zum Eintritt der Kälte gehofft, sodass man die Ausstellung noch einige Wochen hätte offen halten können. Am 30. Oktober 1893 wurden noch 242 575 Personen eingelassen, am 31. kamen indessen nur 50 713, sodass die Anlagen so gut wie verödet schienen. Am 1. November 1893 begannen die Aussteller aufzuräumen und zu packen, die Zahl der Besucher fiel auf 16 100. Noch später wurde überhaupt Eintrittsgeld kaum mehr erzielt. Die elektrische Ausstellungsbahn beabsichtigte, den Betrieb einiger Züge noch einige Zeit aufrecht zu erhalten, namentlich im Interesse der auf dem Ausstellungsplatz beschäftigten Personen; aber auch diese musste mangels Zuspruch sehr bald den Betrieb einstellen.

Zu Wasser kamen 3 001 012 Personen zur Ausstellung, alle Wasserfahrgelegenheiten zusammengenommen. Die Ausstellungs-Dampfschifffahrtsgesellschaft brachte 1 758 665 Personen, die meisten in den heissen Monaten, im Juli allein 458 827. Die Dampfboote, welche zwischen dem nördlichen und südlichen Theil der Ausstellung verkehrten, beförderten 196 698 Personen, die elektrischen Boote 839 757 und die Gondeln 143 192 Personen.

Das Ferrisrad in der Columbischen Ausstellung

hat nach Angabe der Gesellschaft, welche es erbaut hat, 1 440 000 ℳ Anlagekosten verursacht; die Gesammteinnahmen betrugen 2 400 000 ℳ. Hiervon hatte die Ausstellungsgesellschaft 600 000 ℳ zu bekommen. Vertraglich stand der Ferrisrad-Gesellschaft das Recht zu, das Rad bis zum 4. d. Mts. laufen zu lassen, aber die Ausstellungsbeamten befahlen, schon am 1. November 1893 den Betrieb einzustellen und daraufhin wird die Gesellschaft Klage auf Zahlung von 300 000 ℳ Schadenersatz anstrengen; ein Theil dieser Forderung wird aus dem angeblichen Vertragsbruch hergeleitet. Zunächst hat die Gesellschaft aus diesem Grunde das Rad trotz allem noch eine Zeit lang weiter laufen lassen, freilich mit leeren Wagen.

Die Massachusetts Meilenbillet-Akte.

Der Staat Massachusetts hatte am 15. Juni 1892 ein am 1. Oktober 1892 in Kraft zu setzendes Gesetz erlassen, dahin gehend, dass alle Eisenbahnen des Staates Meilenfahrkarten auszugeben hätten, die auf allen Bahnen des Staates unter gleichen Bedingungen gültig sein sollten. Jede Bahn sollte auf 1 000-Meilenstrecken lautende Karten für 80 ℳ vorräthig halten. Den Eisenbahnkommissaren war indess Vollmacht gegeben, auf Antrag einer Gesellschaft Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes zuzulassen, wenn nach ihrem Ermessen das öffentliche Wohl oder die finanzielle Lage der Gesellschaft solche erforderten.

Gleich zu Anfang wurden Bedenken über die Verfassungsmässigkeit des Gesetzes geäussert und die Old Colonybahn lehnte es rundweg ab, ihm Folge zu geben. Einer Aufforderung des Generalstaatsanwalts, dem Gesetz zu entsprechen, wurde die Einrede der Verfassungswidrigkeit entgegengesetzt. Die Sache kam vor das Oberlandesgericht und dieses hat jüngst das Gesetz für unverfassungsmässig erklärt, indem es der Old Colonybahn beipflichtete.

In den Gründen heisst es, dass eine Bahn nicht die Bedingungen für den Personentransport einer anderen festsetzen könne, ohne diese auch nur gefragt zu haben. Es sei unzulässig, eine Bahn des Rechtes zu berauben, ihre Fahrpreise in baarem Gelde zu erheben und sie statt dessen an die Zahlungsfähigkeit einer anderen Gesellschaft zu verweisen. Das hiesse, Privateigenthum ohne angemessene Entschädigung in öffentlichen Gebrauch nehmen.

Zugzusammenstösse in Chicago.

In den Nächten des 8. und 9. November 1893 herrschte in Chicago ein dichter Nebel, der nur am Tage des 9. November etwas nachliess. Am dichtesten war er von 5 Uhr Nachmittag des 8. November bis 9 Uhr Vormittag des 9. November und während dieser Zeit passirten in der Stadt mehrere Unfälle. In der 71. Strassenstation der Chicago, Rock Island & Pacific-Bahn fuhr ein Eilzug in einen wartenden Vorortzug. 5 Personen wurden sofort getödtet, 7 starben an ihren Verletzungen und 23 andere wurden schwer verletzt. Das Unglück gibt einem früheren, welches am 18. September bei Manteno vorkam, nichts nach. In beiden Fällen wurden die Züge nach dem Zeitintervall betrieben.

Am Morgen des 9. November 1893 fuhr in der 22. Strassenstation der Chicago & South Side-Hochbahn eine Lokomotive in einen fahrenden Zug. Die Lokomotive drang mehrere Fuss in den letzten Personenwagen, ohne jedoch jemand zu verletzen. Die Insassen waren zufällig infolge eines abgegebenen Signals mit der Zugpfeife, das sie für ein Gefahrsignal gehalten hatten, nach vorn gestürzt und waren so einem bösen Geschick entronnen. Der Lokomotivführer hatte den Zug nicht bemerkt, aber kurz, ehe er ihn erreichte, konnte er seine Bremse in Thätigkeit setzen, welche die Kraft des Stosses wesentlich abschwächte.

Der dritte Unfall passirte ebenfalls am Morgen des 9. November 1893 auf der Chicago- und Nordwestbahn an der Hoyne Avenue. Eine Leermaschine fuhr auf einen Vorortzug auf, der durch ein Signal zum Stehen gebracht worden war und sich gerade wieder in Bewegung setzen wollte Die Maschine fuhr nur langsam und so fanden ernstliche Beschädigungen nicht statt.

Sämmtliche drei Unfälle, welche auf den Nebel zurückzuführen sind, fanden beiläufig an Stellen statt, die von festen Signalen nicht gedeckt waren.

Ueber die Laufbahn von James M. Price,

dessen Erfindungen auf dem Gebiete des Oberbauwesens auch hierzulande von sich reden gemacht haben, bringt das „Street Railway Journal" einige Mittheilungen, die um deswillen mittheilenswerth sind, weil sie zeigen, zu was es eine entschlossene und freilich auch begabte Persönlichkeit bringen kann, wenn die Umstände ein Weiterverfolgen der durch den ursprünglichen Bildungsgang vorgezeichneten Laufbahn nicht mehr gestatten.

Price wurde 1825 als der Sohn einer echten Quäker- und Puritanerfamilie geboren. Nach Absolvirung der Universität von Pennsylvanien und bestandener Prüfung wurde er 1847 Lehrer des Griechischen und Lateinischen in einer Pensionsanstalt, vertauschte aber nach 5 Jahren aus Gesundheitsrücksichten diese Stelle mit der eines Karten- und Planzeichners, wurde dann Erzieher und noch später Syndikus der Provident Life and Trust Company, ein Amt, welches er auch noch später, als er sich anderen Aufgaben zuwendete, mit grossem Erfolge beibehielt.

1883 wurde seine Aufmerksamkeit auf die Oberbaufrage gelenkt; 1887 erhielt er sein erstes Patent auf einen neuen Schienenstoss, bei dem er durch eine Klammerlasche die Anwendung von Bolzen und die Durchbohrung des Steges vermied. Die Einführung desselben scheiterte jedoch an den zu hohen Kosten. 1889 begann er seine lange Reihe neuer Erfindungen, deren Zahl bis jetzt etwa 40 beträgt, die sich hauptsächlich auf ganz eisernen Oberbau beziehen, namentlich Langschwellenoberbau, sowohl für Lokomotiv- als Strassenbahnen. Was einem Erfinder nicht immer vergönnt ist, gelang ihm: er fand Geldleute, mit denen er die Price Railway Appliance Company gründete. In den Jahren 1892 und 1893 erfand Price 22 Schienenstösse für breitfüssige Schienen, unter denen der „Sternstoss", „Balkenstoss", der „Adlerstoss", der „Sprossen - Balkenstoss" und der „Kleine Riese" am meisten Anerkennung fanden. Der erste ist angewendet bei dem Wayneanschluss der Philadelphia- und Readingbahnen, in Verbindung mit der Price'schen Querschwelle und soll sich dort bei einem täglichen Verkehr von 185 Zügen sehr gut bewähren; der Stoss soll sich noch für Halbmesser bis 11,5 m gut eignen, was namentlich für elektrische Bahnen von Wichtigkeit ist.

Seit dem 1. März 1893 befasst sich Price hauptsächlich mit Strassenbahn-Oberbau; hierin reicht die Reihe seiner Erfindungen, die er mit Buchstaben benennt, bereits bis zum Buchstaben N im Alphabete. Seine neuen Stossverbindungen sollen sich sowohl durch zweckmässige Materialvertheilung, die zu einer Ersparniss führt, als auch durch grosse Widerstandsfähigkeit auszeichnen.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Argentinien.

Nach einem Bericht des Finanzministers sind im letzten Jahrzehnt in Argentinien mehr als 10 000 km Eisenbahnen gebaut. Die Anzahl der beförderten Personen hat sich von 5 587 299 im Jahre 1885 auf 11 709 017 in 1892 und die Anzahl der beförderten Gütertonnen von 4 145 117 auf 6 360 260 gehoben. Indessen hätte man sich bei Anlage des Eisenbahnnetzes nach

einem wohl durchdachten allgemeinen Plan richten sollen und nicht nach vereinzelten Beschlüssen, die aus plötzlichen Eingebungen entsprungen auf die wirklichen Interessen des Landes keine Rücksicht nehmen. Im ganzen besitzt Argentinien 13 450 km Eisenbahnen, von denen 1 025 km dem Bundesstaat und 12 425 km Privatunternehmern gehören. Das Anlagekapital des Gesammtnetzes beläuft sich auf 427 889 477 Piaster Gold, von denen 42 107 500 P. auf die Staatsbahnen, 113 633 294 P. auf die gewährleisteten Bahnen, 222 772 343 P. auf die Privatbahnen und 49 376 340 P. auf die Provinzialbahnen entfallen. Die Staatsbahnen belasten den Staatsschatz mit einem jährlichen Fehlbetrag von 100 000 P., während ihr Anlagekapital, zu einem Zinssatze von 5 % angelegt, einen jährlichen Ertrag von 2 Mill. Piaster ergeben würde. Andererseits bildet die Zinsengewähr an die Privatbahnen für den Staatsschatz eine schwere Belastung, die am 30. Juni 1893 bereits im ganzen 21 691 606 P. ausmachte. Gegenwärtig erfordert die Zinsengewähr jährlich 4 807 258 P.; zieht man aber hiervon die Beträge ab, welche die Gesellschaften in die Staatskasse einzuzahlen haben, so ermässigt sich das Erforderniss auf 3 752 530 P. Ausserdem sind aber auf Grund der Zinsengewähr 7 604 143 P. fällig, aber noch nicht bezahlt. Andererseits hat die Regierung von den gewährleisteten Gesellschaften eine Summe von 15 019 685 P. zu fordern als Einnahmeantheil der ihr gebührt, aber nicht entrichtet ist. Die Regierung glaubt, dass es unbedingt nothwendig ist, vor Ablauf des Jahres 1893 zu einer Verständigung mit den betheiligten Gesellschaften wegen der Zinsengewähr zu gelangen, damit die Belastung des Staatsschatzes in dieser Beziehung genau festgestellt werden kann.

Die Central-Argentine railway hatte im 1. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 345 905 £ (gegen 266 690 £ im gleichen Zeitraum 1892), eine Ausgabe von 192 207 (174 012) £ und einen Ueberschuss von 153 698 (92 678) £, der sich durch andere Erträge auf 159 502 £ erhöhte. Davon beanspruchten die Zinsen der Schuldverschreibungen 21 000 £, die Rente an die Buenos Ayres Nordbahn 21 942 £ und die Pacht an die Buenos Ayres Westbahn 45 394 £, so dass 71 166 £ verfügbar blieben, die aber angesichts der gegenwärtigen Verhältnisse ganz auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Die Buenos Ayres and Pacific railway (426 Meilen) hatte im 1. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 2 087 167 P. (gegen 1 685 217 P. im 1. Halbjahr 1892), eine Ausgabe von 1 124 475 (1 110 340) P. und einen Ueberschuss von 962 692 (574 877) P., der bei der Umwechselung 53 805 £ ergab. Die rückständige Zinsengewähr ist von der Regierung noch nicht beglichen, aber durch Schiedsspruch ist der Gesellschaft ein bedeutendes Guthaben gegen die Regierung zuerkannt, so dass eine baldige Regelung zu erwarten ist.

Bei der Buenos Ayres Western railway steigerten sich bei einer Betriebslänge von 403 Meilen im 1. Halbjahr 1893 (gegen 338 Meilen im gleichen Zeitraum 1892) die Betriebseinnahmen um 32,51 %, die Reineinnahmen um 38,86 %. An die Antheilscheine wurde für das 2. Halbjahr 1892 ein Gewinn von 2,5 %, für das 1. Halbjahr 1893 ein solcher von 3,5 %, im ganzen also ein Jahresgewinn von 6 % vertheilt, während die Genussscheine im ganzen 2 % erhielten.

Die Buenos Ayres and Ensenada railway (64 Meilen) hatte im 1. Halbjahr 1893 einen Ueberschuss von 31 168 £ und nach Zurechnung der Entschädigung für Mitbenutzung ihrer Centralstation einen solchen von 32 468 £. Nach Bestreitung der Lasten blieben 12 774 £ verfügbar, die in Anbetracht der unsicheren Lage auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Infolge der letzten Revolution erlitt der Verkehr einige Unterbrechungen.

Die Entre Rios railway company, welche auf Grund des Abkommens vom Jahre 1891 das Provinzialbahnnetz von Entre Rios (379 Meilen) betreibt, hatte in dem am 30. Juni 1893 beendeten Geschäftsjahr eine Betriebseinnahme von 53 599 £, eine Ausgabe von 50 051 £ und einen Ueberschuss von 3 548 £. Dieses Ergebniss ist um so zufriedenstellender, als das Netz während des Betriebes durch die Regierung niemals einen Ueberschuss ergeben hat und ebenso wie die übrigen Bahnen unter den politischen Wirren zu leiden hatte. Die Zinsansprüche der aus den ehemaligen Gläubigern hervorgegangenen Gesellschaft werden wieder durch Schuldverschreibungen (funding loan) beglichen; die Gesellschaft besitzt gegenwärtig 235 700 £ solcher Schuldverschreibungen von der Bundesregierung und 291 500 £ von der Provinz Entre Rios. Der Gewinn der Antheilscheine wurde auf 3/4 % festgesetzt.

Brasilien.

Die Sao Paulo railway (86,5 Meilen) hatte im 1. Halbjahr 1893 eine Einnahme von 5 294 900 Mrs. (gegen 5 003 415 Mrs. im 1. Halbjahr 1892), eine Ausgabe von 3 713 784 Mrs. oder 70 % der Einnahme und demnach einen Ueberschuss von 1 581 116 Mrs. Die Ausgaben sind durch den Kursverlust, durch Erhöhung der Gehälter und durch Theuerung der Betriebsmaterialien emporgeschnellt. Nach Deckung der Lasten standen noch 57 337 £ zur Verfügung, welche die Vertheilung eines Halbjahrgewinnes von 2 % gestatteten, so dass sich ein Jahresgewinn von 5 % ergibt. Im Jahre 1897 tritt die Möglichkeit der Verstaatlichung der Bahn ein; die Regierung hat in diesem Falle in Brasilianischen Schatzanweisungen einen gleichen Ertrag zu zahlen, wie ihn der Durchschnitt der Betriebseinnahmen der letzten 5 Jahre ergibt, wenigstens jedoch 7 %.

Die Bahia-Minas Eisenbahn hat den am 1. Oktober v. J. fällig gewesenen Zinsschein ihrer Schuldverschreibungen nicht eingelöst, angeblich weil ausnahmsweise Umstände die Sendung der erforderlichen Mittel nach Europa verhinderten. Am 31. Mai 1892 hatte die Gesellschaft im Betriebe die Linie Caravallas-Aymores-Urucu (234 km), vollendet aber noch nicht eröffnet die Fortsetzung Urucu-Todos Santos (26 km) und noch zu bauen 118 km. Von diesem 378 km umfassenden Netz liegen 142 km im Staate Bahia und 236 km im Staate Minas Geraës, welch' letzterer allein die Zinsengewähr übernommen hat. Das Grundkapital betrug ursprünglich 12 000 000 Mrs. und wurde durch Beschluss einer ausserordentlichen Hauptversammlung vom 29. November 1890 auf 40 000 000 Mrs. (eingetheilt in 200 000 Antheilscheine von je 200 Mrs.) erhöht; eingezahlt sind indessen vom Grundkapital bisher erst 6 398 000 Mrs., während 33 602 000 Mrs. noch ausstehen. Ausserdem wurden im Jahre 18-8 33 000 Schuldverschreibungen von je 500 Frcs., also 16 500 000 Frcs. = 5 824 500 Mrs. in Europa ausgegeben, während die Hauptversammlung des Jahres 1891 die Ausgabe von ferneren 80 000 Stück 6 % Schuldverschreibungen von je 100 Mrs. = 8 000 000 Mrs. genehmigte. Die konzessionsmässige Vollendungsfrist ist übrigens seit 1/2 Jahre abgelaufen und der Gouverneur von Minas Geraës hat die Gesellschaft wegen Nichteinhaltung der Konzessionsbedingungen mit einer Geldstrafe von 4 000 Mrs. belegt.

Mexiko.

Die Interoceanic railway of Mexico company, deren Linie von Acapulco nach Veracruz (519 Meilen) führt, hatte in dem am 30. Juni 1893 beendeten Geschäftsjahr eine Betriebseinnahme von 2 036 614 D. (gegen 1 737 717 D. im Vorjahr); dank der Verkehrssteigerung und der günstigen Bedingung der Bahn glaubt die Direktion die verhältnissmässig hohen Betriebskosten herabdrücken zu können. Der Reinertrag war nicht genügend, um die am 15. September 1893 fälligen Zinsen der 6 % hypothekarischen Schuldverschreibungen zu bezahlen; es ist daher nur 1/3 in baar ausgezahlt worden, während für den Rest verzinsliche Anweisungen, die sofort nach Eingang der Mittel eingelöst werden, ausgestellt wurden. Während der beiden letzten Jahre hatte der Verkehr Mexikos unter einem bedeutenden Druck, der durch zwei schlechte Ernten sowie durch die Silberentwerthung veranlasst wurde, zu leiden; wenigstens verspricht die diesjährige Maisernte ausgezeichnet zu werden.

Die Mexican railway company besitzt die Hauptlinie Veracruz-Mexiko (264 Meilen) mit den Zweigbahnen Apizaco-Puebla (29 Meilen) und Ometusco-Pachuco (28 Meilen), ferner die Palapa-Eisenbahn (70,75 Meilen). Im ersten Halbjahr 1893 betrugen die Einnahmen der Hauptlinie mit den beiden Zweigbahnen (321 Meilen) 291 293 £ (gegen 322 731 £ im 1. Halbjahr 1892). Nach Bestreitung der Betriebsausgaben und der Lasten blieben 24 460 £ und mit Einrechnung eines Uebertrags aus dem Vorjahr 26 077 £ verfügbar, so dass die Vorzugs-Antheilscheine einen Halbjahrsgewinn von 1 % erhalten und 536 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden konnten. Ausser dem Preise für die letzten Staatssendungen hat die Regierung im verflossenen Halbjahr einen rückständigen Betrag von 34 051 D. an die Gesellschaft bezahlt, so dass letztere mit einem früheren Guthaben ähnlicher Art über 107 934 D. oder 15 216 £ verfügte und an die Stammantheilscheine einen Gewinn von 1/2 % vertheilen konnte.

Die Jalapa-Eisenbahn brachte im 1. Halbjahr 1892 eine Einnahme von 3 560 £, im 2. Halbjahr 1892 eine solche von 1 182 £ und im 1. Halbjahr 1893 nur noch eine solche von 1 134 £; bei dieser ständig rückgängigen Einnahme hatte die Gesellschaft im letzten Halbjahr einen Verlust von 2 880 £. Die Gesellschaft beantragte infolge dessen die Auflösung des Konzessionsvertrages für diese Linie — ein Antrag, den die Regierung am 12. August 1893 genehmigte, so dass am 19. August 1893 der Betrieb eingestellt werden konnte und die Gesellschaft dadurch von einer drückenden Last befreit wurde.

Die Mexikanische Bahn, die Central-, National- und Interozeanische Bahn haben das Abkommen, betreffend die Verkehrstheilung der nach der Hauptstadt Mexiko bestimmten Europäischen Waaren, bis zum 1. September d. J. verlängert. Dieses Abkommen bezieht sich übrigens nicht auf den Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko, der sich auf dem Seewege über Veracruz abspielt.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Keine Befreiung der Eisenbahn von dem Anspruch des Beschädigten wegen Verhalten des Pferdes aus Art. 1385 des Code civil.** Das Pferd des Klägers, welches bis dahin ruhig ging und von den Sachverständigen als schwerfällig bezeichnet wird, wurde, als die den Bahnhof Burdach verlassende Lokomotive durch die Dampfpfeife ein schrilles Signal abgab und unter lautem Getöse und Ausstossen von Dampf sich in Bewegung setzte, erschreckt, ging durch und stürzte mit dem Gefährt die Böschung hinunter auf den Bahndamm. Das Berufungsgericht hat den beklagten Eisenbahnfiskus aus § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes und § 25 des Preuss. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zum Ersatz des aus der infolge einer Betriebshandlung entstandenen Körperverletzung des Klägers und Beschädigung von Pferd und Wagen erwachsenen Schadens verurtheilt. Beklagter beantragte Abweisung des Klägers aus Art. 1385 des Code civil, weil Kläger als Eigenthümer des Pferdes für den durch dasselbe erwachsenen Schaden verantwortlich sei. Das ist nicht begründet, weil die Betriebshandlung des Beklagten das Scheuwerden des Pferdes verursacht hat. Beklagter hatte sich auch in den Vorinstanzen auf den Art. 1385 nur unter der Behauptung bezogen, dass durch die gesetzliche Vermuthung eines Verschuldens des Eigenthümers der Beweis des eigenen Verschuldens des Klägers ersetzt werde. Mit Recht ist der Berufungsrichter dieser Ausführung nicht beigetreten, da das Gesetz dem Betriebsunternehmer den Nachweis des Befreiungsgrundes auferlegt, ein Beweis des eigenen Verschuldens des Klägers aber dem Art. 1385 selbst dann nicht entnommen werden könnte, wenn nicht das Eigenthum, sondern ein vermuthetes Verschulden dessen, der sich des Thieres bedient, als Grund der gesetzlichen Vorschrift anzusehen wäre. (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 10. Mai 1892; Rep. 76/92; Bolze, Praxis des Reichsg. Bd. XIV S. 133 f. Nr. 227.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Verliehen ist: dem Regierungsrath Busch, Direktor des Betriebsamts (Cassel-Schwerte) in Cassel, dem Regierungsrath Jaenisch, Direktor des Betriebsamts (Hannover-Cassel) in Cassel, dem Eisenbahndirektor Scholtz, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt, und dem Eisenbahndirektor Weiss, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln, der Charakter als Geheimer Regierungsrath, ferner

den Regierungs- und Bauräthen Bender, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, Büttner, Direktor des Betriebsamts (Stadt- und Ringbahn) in Berlin, Altenloh, Direktor des Betriebsamts in Coblenz, Schulze, Direktor des Betriebsamts (Breslau-Sommerfeld) in Breslau, Porsch, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., Lademann, Direktor des Betriebsamts (Stettin-Stralsund) in Stettin, Skalweit, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, und Grünhagen, Direktor des Betriebsamts in Essen, sowie dem Eisenbahndirektor Lund, Direktor des Betriebsamts in Glückstadt, und dem Eisenbahndirektor Lochner, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt, der Charakter als Geheimer Baurath, sowie

dem Regierungsassessor Küll in Magdeburg die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg.

Grossherzogthum Hessen.

Der Ober-Güterinspektor bei den Oberhessischen Eisenbahnen Nies ist nicht (wie uns berichtet und in Nr. 99 S. 941 Jahrg. 1893 mitgetheilt wurde) gestorben, sondern mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. in den Ruhestand versetzt und ihm hierbei der Charakter als Rechnungsrath verliehen worden.

Der Regierungsbauführer Dofflein wurde zum Regierungsbaumeister ernannt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Berichtigung des Anhanges zum Verbands-Gütertarife Theil II. In dem mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 herausgegebenen Anhange zum Verbands-Gütertarife Theil II (gültig vom 1. Juli 1893) hat es auf Seite 2 statt „Leipzig (Thür. Bhf.)“ zu lauten: „Leipzig (Thür. und Magdeburger Bhf.)“

Wien, den 28. Dezember 1893. (1)

Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung der Bahnstrecke Ohligs-Hilden. Am 3. Januar 1894 wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Düsseldorf-Elberfeld) zu Düsseldorf unterstellte Bahnstrecke Ohligs-Hilden — ohne Zwischenstationen — dem Betriebe für den öffentlichen unbeschränkten Verkehr übergeben.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892.

Mit der Eröffnung treten die im Nachtrag IX (vom 1. Oktober d. J.) zum Staatsbahn-Personentarif — Theil II — für den Direktionsbezirk Elberfeld auf Seite 61 87 enthaltenen Tarifsätze und Tarifänderungen in Kraft. Ferner sind im Nachtrag X zum Lokal-Gütertarif für den Bezirk Elberfeld sowie in schon früher ausgegebenen Nachträgen zu anderen Gütertarifen unter Hinweis auf die Betriebseröffnung der Strecke Ohligs-Hilden ermässigte Tarifsätze für verschiedene Stationsverbindungen eingestellt, die gleichfalls am Eröffnungstage gültig werden.

Die auf der neuen Bahnstrecke verkehrenden Personenzüge sind aus dem Aushang-Fahrplan vom 1. Oktober d. J. zu ersehen.

Elberfeld, den 30. Dezember 1893. (2)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnungen von Stationen.

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Am 2. Januar 1894 wird die zwischen den Stationen Schönpriesen und Nestersitz-Pömmerle liegende Station Nestomitz (Zuckerfabrik) eröffnet, welche jedoch lediglich für den Frachtgüterverkehr der Nestomitzer Zuckerraffinerie bestimmt ist.

Die Aufnahme von anderen, als an die genannte Raffinerie, adressirten Sendungen nach der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) ist demnach unzulässig.

Wien, am 29. Dezember 1893. (3)

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin gelangen vom 1. Januar 1894 ab auf der zwischen den Stationen Löcknitz und Pasewalk gelegenen Haltestelle Zerrenthin auch Stückgüter zur Abfertigung und wird die daselbst hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehende Beschränkung beseitigt.

Ferner werden am genannten Tage — nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Bromberg — die Personen-Haltepunkte Gr. Neudorf, Gute Herberge, Hermsdorf, Kleschkau, Wiedau, Wierzchoslawice und die für den Wagenladungsverkehr eingerichteten Haltestellen Broddydamm, Kleparz für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet.

Berlin, den 28. Dezember 1893. (4)

Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. März 1894 tritt der Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. Januar 1887 sammt den Nachträgen I—IV ausser Kraft. Nur die in den genannten Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Genf trans., Verrières trans. und Delle trans. bleiben über den 1. März 1894 hinaus bis auf weiteres noch in Geltung.

Die Einführung eines neuen Tarifes wird s. Zt. besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, den 23. Dezember 1893. (5)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr). Theil II Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Der Geltungsbereich des gemeinschaftlichen Heftes B erstreckt sich auch auf die Klassen- und Ausnahmetarife für die auf Ungarischem Gebiet liegenden Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft

Balaton-Szt. György,
Barcs,
Bodaik,
Boglar,
Budapest d. v. (Ofen),
Bükk,
Csáktornya (Csakathurn-Warasdin),
Gelse,
Kanisza,
Komarváros,

Kottari,
Lajta-Szt. Miklos (-Neudörfl),
Lekenik
Lépseny,
Martonvásár,
Moha,
Molnári,
Moor,
Nagy-Gorica (Gorica),
Nagy-Márton (Mattersdorf),
Nyék,
Polgárdi,
Promontor.
Sió-Fók,
Sopron (Oedenburg),
Szabád-Batthyán,
Szántód,
Székesfehérvar- (Stuhlweissenburg) Szt. Mihály,
Sziszek (Sissek),
Szombathely (Steinamanger),
Tárnok,
Tetény,
Uj-Szöny (Neu-Zzöny),
Zágráb (Agram),
Zákány,
Zála-Szt. Iván,
Zapresic,
welche in den Tarifheften Theil II Hefte 1, 2, 3, 6 und 7 vom 1. April 1885 nebst Nachträgen und Theil II Hefte 4 und 5 vom 15. Februar 1887 nebst Nachträgen enthalten sind.

München, im Dezember 1893. (6)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die Station Alt-Rahlstedt der Lübeck-Büchener Bahn wird vom 1. Januar 1894 ab in den Verband aufgenommen.

Ferner gelangt an diesem Tage der Nachtrag 15 zum Gütertarife vom 1. November 1891 zur Einführung. Derselbe enthält neue Tarifsätze für verschiedene in den Verband aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III, Ermässigung der Kilometerzuschläge für die Stationsn der Arnstadt-Ichtershausener und Hohenebra-Ebeleber Bahn, sowie Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen (Theil II) für den Güterverkehr.

Gleichzeitig wird der Nachtrag 1 zu dem vom 1. August 1893 ab gültigen Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen enthält.

Beide Nachträge sind bei den Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 29. Dezember 1893. (7)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, hier Theil II des Transittarifs für Deutsch-Oesterreichische Grenzstationen vom 1. Dezember 1893. In dem Verzeichnisse der zur Stückgutklasse II abzufertigenden Artikel Seite 19—26 des bezeichneten Tarifs sind die Artikel „Bürsten, Cementwaaren, Citronen, Feigen, Orangen, Stereotypplatten aus Metalllegirungen und Vaseline" zu streichen, dagegen bei „Obst frisches und getrocknetes" zuzusetzen: „mit Ausnahme von Südfrüchten."

Insoweit gegenüber dem zur Aufhebung gelangten Tarife vom 1. September 1890 Erhöhungen eingetreten oder Frachtsätze in einzelnen Relationen nicht wieder vorgesehen sind, bleiben die früheren Sätze noch bis zum 15. Januar 1894 in Kraft. (8)

München, den 22. Dezember 1893.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 treten für den Versand von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzucker-Syrup, zur Ausfuhr über See bestimmt, in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Mettkau nach Danzig, Königsberg i. Pr. Ostbahnhof und Neufahrwasser ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind. (9)

Bromberg, den 29. Dezember 1893.
Königliche Eisenbahndirektion.

Einführung direkter Tarife für Güter, Leichen, Vieh und Fahrzeuge für die Ruhlaer Bahn. Mit dem 1. Januar 1894 werden für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen von und nach den Stationen Ruhla und Thal (Thüringen) direkte Tarifsätze in demselben Umfange, wie bis Ende 1893, wieder eingeführt. Ueber die Höhe derselben geben die Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen Auskunft. (10)

Erfurt, den 29. Dezember 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburg Bahn. Zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr Theil II vom 1. Januar 1893 gelangt am 1. Januar 1894 der II. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält u. a. neue Bestimmungen für die regelmässige Beförderung von Milch unter Frachtstundung und veränderte Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für die Grenzpunkte Alt-Münsterol Grenze, Amanweiler Grenze usw., wie solche bisher unter Abschnitt E. a des Tarifs vorgesehen waren. Diese Bestimmungen treten jedoch erst mit dem 15. Februar 1894 in Kraft. Unentgeltlich. (11)

Strassburg, den 27. Dezember 1893.

Südwestdeutscher Eisenbahn-Verband. Für die Beförderung von Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 10 000 kg ab den Stationen Gustavsburg, Mainz und Mannheim-Nekarvorstadt nach gewissen Badischen Stationen der Strecken Bruchsal-Appenweier-Orschweier und Seitenlinien werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 ermässigte Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen unsere für den Güterdienst eingerichteten Stationen. (12)

Karlsruhe, den 28. Dezember 1893.
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben gleichen Betreffs vom 14. l. Mts. (Nr. 99 der Vereinszeitung vom 20. l. Mts.) wird bekanntgegeben, dass die Frachterhöhungen im Verkehr mit Reichenberg erst am 15. Februar 1894 in Kraft treten.

München, den 29. Dezember 1893. (13)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Binnenverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen werden, wie dies bereits früher zugelassen war, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 ab bis auf weiteres für die Beförderung von Heu und Stroh in Wagenladungen, für welche offene Wagen von mehr als 7,2 m Länge nicht verfügbar sind, nach Bestimmung der Eisenbahn an Stelle eines Wagens von grösserer Ladefähigkeit zwei offene Wagen regelmässiger Ladefähigkeit von je nicht mehr als 7,2 m Länge zur Beladung gestellt.

Die Fracht wird in diesem Falle für jeden dieser Wagen nach dem wirklichen Gewicht der Ladung, mindestens aber für je 5 000 kg für jeden Wagen nach den Sätzen des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel vom 10. September d. J. unter II a erhoben. Stellt sich jedoch die Fracht für das Gesammtgewicht des in beide Wagen verladenen Heus oder Strohs, mindestens aber für 5 000 kg nach den in dem vorbezeichneten Ausnahmetarif unter II. b angegebenen Sätzen billiger, so kommen nur die letzteren zur Berechnung. Nebengebühren, wie Deckenmiethe, Standgeld, Wägegeld usw., werden für jeden Wagen besonders erhoben. (MG14)

Berlin, den 28. Dezember 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Braunschweigische Landeseisenbahn. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 sind erschienen: 1. Der Nachtrag 5 zu unserem Lokal-Gütertarif, 2. der Nachtrag 1 zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen.

Exemplare können von unseren Stationen zum Preise von je 10 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 20. Dez. 1893. (15)
Die Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. Januar 1894 werden im Verbands-Gütertarif Heft 8 (Baden-Pfalz) die Tarifentfernungen für den Verkehr zwischen Saargemünd einerseits und gewissen Stationen der Gr. Bad. Staatseisenbahnen andererseits aufgehoben und durch anderweite, im Nachtrag V zum Tarifheft 5 (Baden-Elsass) vorgesehene, ermässigte Entfernungen ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsgüterstationen.

Karlsruhe, den 29. Dezember 1893. (16)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem nach den Bestimmungen der Tarife für die Beförderung von Gütern zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Schweizerischen Bahnen anderseits auch für den Verkehr mit den genannten Badischen Stationen anwendbaren gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif No. 13 für Cement, Kalk und Gips vom 15. April 1890 ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 der I. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält eine neue Fassung der Bemerkungen zum Tarife und kann, soweit der Vorrath reicht, von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1893. (17)
Generaldirektion.

Lokal-Güterverkehr. An Stelle des Ausnahmetarifs für Sendungen von Hamburg über Lübeck nach Finnland vom 1. Januar d. J. tritt mit dem 1. Januar 1894 ein bis zum 30. September bezw. 31. Dezember 1894 geltender neuer

Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen, welche zur Weiterbeförderung nach Finnländischen Häfen bestimmt sind, in Kraft.

Abdrücke dieses Tarifs sind von unserem Verwaltungsbüreau und von unseren Güterverwaltungen zu Lübeck und Hamburg kostenfrei zu beziehen

Lübeck, den 31. Dezember 1893. (18)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Januar 1894 gelangen der
Nachtrag II zum Heft 1
„ I „ „ 2
„ II „ „ 3
„ I „ „ 4 und
„ V „ „ 5
des Verbands-Gütertarifs zur Einführung. Dieselben enthalten u. a. neue Entfernungen für verschiedene in den direkten Verkehr einbezogene diesseitige Stationen und ermässigte Entfernungen für eine grössere Anzahl von Stationsverbindungen.

Im Verkehr zwischen Station Taben der Königl. Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und Luxemburgischen sowie einigen Lothringischen Stationen treten Entfernungserhöhungen von 1 km ein.

Die in den einzelnen Tarifheften vorgesehenen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für die Grenzpunkte Alt-Münsterol Grenze, Amanweiler Grenze usw. erfahren eine deren Anwendbarkeit beschränkende neue Fassung.

Ausserdem werden die in den Tarifheften 1 und 2 enthaltenen Bestimmungen für die regelmässige Beförderung von Milch unter Frachtstundung durch neue Vorschriften ersetzt. Diese Bestimmungen und die für den Verkehr mit Station Taben eintretenden Frachterhöhungen erhalten erst vom 15. Februar 1894 ab Geltung.

Strassburg, den 27. Dezember 1894. (19)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Januar 1894 tritt für die Beförderung von Granitsteinen zur Erbauung des neuen Hafens in Dresden-Friedrichstadt folgender Frachtsatz für Wagenladungen zu 10 000 kg in Kraft:

Bischofswerda-Dresden-Friedrichstadt
0,14 *M* für 100 kg.

Dresden, am 28. Dezember 1893. (20)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 1. Januar k. J. ab wird die Station Tellheim der Bayerischen Staatsbahn mit den um 0,02 *M* für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Klassen A und B für Kellmünz in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Köln, den 29. Dezember 1893. (21)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 treten für die Beförderung von Malz in Ladungen von mindestens 10 000 kg direkte Frachtsätze zwischen einer Anzahl Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft einerseits und Leipzig (Bayer., Berl., Dresdn., Eilenb., und Thür. Bhf.) anderseits in Kraft, über deren Höhe die letztgenannten Stationen und unser Verkehrsbüreau Auskunft ertheilen.

Dresden, am 30. Dezember 1893. (22)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1894 kommen für folgende Stationsbeziehungen direkte Frachtsätze im Güterverkehre zur Einführung:

1. zwischen den Stationen der Bregthalbahn (Donaueschingen - Furtwangen) einerseits und den Verbandsstationen der Sächsischen Staatsbahn (ausgenommen jedoch mit den Stationen Bodenbach, Tetschen und Reitzenhain) anderseits;
2. zwischen den Stationen Dornberg-Gross-Gerau und Mettenheim der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und den Stationen Elsterwerda, Gera, Görlitz, Grosszschocher, Kamenz, Leipzig I und II, Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau der Sächs. Staatsbahn anderseits;
3. zwischen den Stationen Darmstadt, Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden der Hess. Ludwigsbahn, sowie Heidelberg und Schwetzingen der Badischen Staatsbahn einerseits und den Stationen Antonsthal, Dölau, Geringswalde, Hartha bei Waldheim, Herrnhut und Hetzdorf b. Oederan der Sächs. Staatsb., anderseits;
4. zwischen Hanau, Hess. Ludw. B., einerseits und Altenbach, Sächs. Staatsb., anderseits.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 29. Dezember 1893. (23)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die am 10. Juni l. J. bezw. 3. Oktober l. J. bekannt gemachte Frachtermässigung für Sämereien, Streu- und Futtermittel sowie für künstliche Düngemittel wird unter denselben Bedingungen und für die gleiche Zeitdauer auch für Sendungen, die im Verkehr der Badischen Bodensee-Uferstationen unter sich abgefertigt werden, gewährt

Karlsruhe, den 28. Dezember 1893. (24)
Generaldirektion.

Tarife für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Saarbrücken - Pfälzischen und im Saarbrücken-Hessischen Verkehre. Die in den am 1. September d. J. zur Ausgabe gelangten Nachträgen I zu den Tarifen für die bezeichneten Verkehre enthaltenen bezw. erwähnten Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands haben die Genehmigung der betheiligten Landes-Aufsichtsbehörden erhalten.

Köln, den 30. Dezember 1893. (25)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Obstverkehr mit Belgien und Niederland. Die gemäss Bekanntmachung vom 5. Juni d. J. für frisches Obst im Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen, Rheinisch - Westfälisch - Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch - Bayerischen Verkehre und im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. für die Zeit bis Ende Dezember d. J. bewilligte Frachtvergünstigung wird bis Ende Januar 1894 ausgedehnt.

Köln, den 29. Dezember 1893. (26)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen. Am 1. Januar 1894 treten Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung roher Baumwolle von den Deutschen Nordseehäfen nach der Station Lingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 27. Dezember 1893. (27)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main - Neckarbahn - Hessischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Januar 1894 ermässigen sich bei den Stationsverbindungen Heidelberg (M. N. B. bezw. Schwetzingen M. N. B.) - Frankfurt a/M. H. L. B und Ostbahnhof die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 3 (gültig für bestimmte Rohprodukte) um je 0,01 *M* für 100 kg.

Darmstadt, den 27. Dezember 1893. (28)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Die in dem Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 10. September 1893 gewissen Verkehrsbezirken zugestandene, im Wege nachträglicher Rückerstattung eintretende 25 %ige Ermässigung der Ausnahmefrachtsätze bezw. Frachtantheile wird auch bei Sendungen nach den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen im Binnenverkehr derselben sowie im direkten Verkehr auf den Strecken der nachstehend aufgeführten Eisenbahnen gewährt und zwar:

a) vom 9. Dezember 1893 ab
auf den Strecken der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie der Preussischen Staatseisenbahnen:

b) vom 1. Januar 1894 ab
auf den Strecken der Oberhessischen Eisenbahnen, der Lübeck - Büchener, Eutin-Lübecker, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Georg-Marienhütten, Saal- und Prignitzer Eisenbahn sowie den Pfälzischen Eisenbahnen, von letzteren jedoch nur für ihre Durchgangsstrecken im Verkehr von den Preussischen Staatseisenbahnen.

Diese weitere nachträgliche Frachtermässigung ist an den durch eine Bescheinigung des Vorstandes des betreffenden landwirthschaftlichen Bezirks- oder Kreisvereins zu führenden Nachweis geknüpft, dass das bezogene Streu- oder Futtermittel unmittelbar in einem landwirthschaftlichen Betriebe Verwendung findet. (MG29)

Berlin, den 29. Dezember 1893.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Einführung des Nachtrags II Heft 4. Am 1. Januar 1894 tritt zum Tarif, Theil II, Heft 4 der Nachtrag II in Kraft, welcher neue Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 2 B (Eisenerze zum Hochofenbetriebe) und Nr. 3 B (Schlacken zum Hochofenbetriebe) sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 7 (Thoneisenstein, Bauxit etc. von Lees Veldes nach Ratibor) enthält.

Der Nachtrag kann von den Endverwaltungen kostenfrei bezogen werden.

Wien, am 16. Dezember 1893. (30)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Oesterr.
Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Reexpeditionsfrachtsätze für Güter der Klassen A und B des Tarifs vom 1. Februar 1874. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 30. April 1894, werden die direkten Frachtsätze der Klassen A und B des Tarifs vom 1. Februar 1874 für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungar. Transitverkehr in den Relationen Wien (K. E. B.) -Genf trs. und -Verrières transit unter Aufrechthaltung der betreffenden Tarifbestimmungen auch bei Reexpedition der Sendungen in Buchs, Bregenz, Lindau und Romanshorn bewilligt, zu welchem Zwecke nachstehende Reexpeditionsfrachtsätze im Kartirungswege zur Berechnung gelangen:

zwischen Wien (K. E. B.) und	A	B	zwischen Genf transit sowie Verrières transit und	A	B
	Francs Gold für 1000 kg			Francs Gold für 1000 kg	
Buchs transit	33,20	26,68	Buchs transit	23,00	18,60
Bregenz transit sowie Lindau transit	33,60	27,08	Bregenz transit sowie Lindau transit	22,60	18,20
Romanshorn transit	36,40	29,08	Romanshorn transit	19,80	16,20

Wien, am 29. Dezember 1893. (31)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband Verkehr mit Oesterreich. Am 15. Januar 1894 tritt der Nachtrag XV zum Tarif Theil II — Heft 1 für den in der Ueberschrift genannten Verband in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Malztransporte aus Oesterreich nach Deutschland und ist bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.
Wien, den 29. Dezember 1893. (32)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens des Verbandes.

Triest- resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Einführung von Frachtsätzen. Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894 oder aber bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung im Tarifwege treten zu dem Ausnahmetarife 12 (Baumwolle, rohe) des Verbands-Gütertarifs Theil II vom 1. Juli 1893, für den Verkehr von Triest nach Leubsdorf folgende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:
a) für 5 t-Sendungen 463 ₰ für 100 kg
b) „ 7 t „ 284 „ „ 100 „
c) „ 10 t „ 281 „ „ 100 „
Diese Frachtsätze gelten nur über Reitzenhain.
Wien, am 27. Dezember 1893. (33)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich Lindau-Vorarlberger Verkehr. Einbeziehung der Station Stefanau. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Station Stefanau der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft mit den für die Station Olmütz gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 33 für Getreide etc. im Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr einbezogen.
Wien, am 27. Dezember 1893. (34)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr. Oesterr.-Russischer Grenzverkehr. Verkehr Russisch-Oesterr. Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee - Hafenplätze andererseits. Anwendung der Frachtsätze für Nowosielitza transit. Die in der Nummer 95 dieses Blattes vom 6. Dezember 1893, S I, enthaltene Kundmachung gleicher Ueberschrift wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 an gänzlich aufgehoben. Von diesem Tage an tritt eine Beschränkung nur in der Anwendung der im Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. Mai 1892 für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr enthaltenen Frachtsätze für Nowosielitza trs. in der Weise ein, dass dieselben für Sendungen, welche aus Russland per Achse in Oesterr.-Nowosielitza anlangen, keine Geltung haben. Es werden sonach von diesem Tage an die fraglichen Frachtsätze gelten:
1. für Sendungen, welche per Bahn aus Russland in Oesterr.-Nowosielitza anlangen, im Kartirungswege;
2. für Sendungen, welche per Bahn oder per Achse von Oesterr.-Nowosielitza nach Russland weiter befördert werden, in ersterem Falle im Kartirungswege, in letzterem Falle im Rückvergütungswege;
3. für Sendungen, welche per Achse aus Rumänien in Oesterr.-Nowosielitza anlangen oder per Achse von Oesterr.-Nowosielitza nach Rumänien weiter befördert werden, in ersterem Falle im Kartirungswege, in letzterem Falle im Rückvergütungswege.

Norddeutscher Verkehr mit Galizien und der Bukowina. Aufnahme der Station Nowosielitza in den Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit 1. Jan. 1894 wird die Station Nowosielitza in den Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. September 1892 für den obbezeichneten Verkehr mit nachstehenden Schnittsätzen in die Schnitttafel I einbezogen.

	Schnitttafel I bis zum Schnittpunkte A	B	C
	in Pfennigen für 100 kg		
I. für Getreide	232	—	—
Kursdifferenz	4	—	—
II. für Kleie	232	—	—
Kursdifferenz	4	—	—
III. für Oelkuchen	232	—	—
Kursdifferenz	4	—	—
IV. für Oelsaaten	232	—	388
Kursdifferenz	4	—	4

Die Bestimmung, dass die Kursdifferenzen von den Frachtsätzen ab 1. Januar 1894 im vierfachen Betrage abzuziehen sind, gilt auch für die vorstehenden Schnittsätze.
Wien, am 23. Dezember 1893. (35)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 2. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen.
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Januar 1894.

Inhalt:

Weisses Licht und Sternlicht.

Unter obiger Spitzmarke bringt das 12. Heft der „Zeitschrift für Lokomotivführer“ (November 1893) eine Abhandlung, in welcher die als Rücklicht bei den Abschluss- und Ausfahrtsmasten dienenden Lichtzeichen bemängelt werden und an deren Stelle wieder die Einführung des grünen und weissen Lichtes empfohlen wird. Der Verfasser gründet seine Ansicht darauf, dass, weil der Lokomotivführer eines **aus**fahrenden Zuges bei der jetzt gültigen Signalordnung nicht immer mit Sicherheit das weisse Licht vom Sternlicht unterscheiden könne, er auch nicht zu erkennen vermöge, ob, wie es bei eingeleisigen Strecken nöthig sei, das Abschlusssignal auf „Halt“ oder „freie Fahrt“ stehe, ihm also im letzteren Falle nicht etwa ein Zug entgegen komme. Andererseits, so wird behauptet, werde der Gang des Rangirgeschäfts nachtheilig beeinflusst, wenn die Beamten und Arbeiter nicht jeden Augenblick durch das Licht am Maste deutlich erkennen könnten, ob derselbe noch auf „Halt“ stehe oder für einen zu erwartenden Zug bereits „Einfahrt“ gegeben sei.

Die Auffassung der Lokomotivführer, das Rücklicht am Abschlussmast als ein für sie gültiges Signal anzusehen, ist offenbar auf frühere hie und da wohl geltende Vorschriften zurückzuführen, wonach bei eingeleisigen Strecken das weisse Rücklicht am Abschlussmaste vom Lokomotivführer eines ausfahrenden Zuges als „Halt“ zu beachten war. Eine solche Vorschrift enthält die neue Signalordnung aber nicht, dieselbe kennt sogar das „weisse“ Licht als **Mastsignal** überhaupt nicht; denn die Signale Nr. 8—12 zeigen bekanntlich bei der Haltstellung „rothes“ und bei der Fahrtstellung „grünes“ Licht, beides auch nur dem auf dem zugehörigen Geleise fahrenden Zuge entgegen.

Die Rücklichter, welche der Aufsatz der „Lokomotivführer-Zeitung“ bemängelt, sind in der Signalordnung als **Signallichter** überhaupt nicht aufgeführt. Nur die Anmerkung unter Signal Nr. 8 (Anmerkung 31 des Signalbuches der Preussischen Staatsbahnen) führt an: Erscheint es erforderlich, die Stellung des Signals bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar zu machen, so zeigt die Laterne dorthin bei Haltstellung volles weisses Licht, bei Fahrtstellung theilweise geblendetes weisses Licht (Sternlicht oder mattweisses Licht). Aus der Fassung dieser Anmerkung geht deutlich hervor, dass die Rücklichter nur den Zweck haben sollen, dem den Mast bedienenden Wärter oder Weichensteller zu erkennen zu geben, dass die Laterne brennt und beim Stellen eines Signales der Lichtwechsel stattgefunden hat, das zu gebende Signal also richtig gekommen ist. (Vergl. auch die eingehenden Darlegungen des Herrn Geheimen Ober-Regierungsraths Oberbeck im „Centralblatt der Bauverwaltung“ 1892 Seite 324.)

Bekanntlich hatten die Ausfahrtsmaste nach der früheren Signalordnung, sowie auch das Vorsignal, in der Haltstellung wie jetzt als Rücklicht volles weisses Licht, bei der Fahrtstellung jedoch kein Licht — das weisse Licht wurde vollständig geblendet. Es stellte sich nun sehr bald das Bedürf-

niss heraus, auch bei der Fahrtstellung ein Lichtzeichen auf der Rückseite zu besitzen und wurden deshalb kleine Oeffnungen in den Blechblenden angebracht, die genügten, um den Weichensteller erkennen zu lassen, dass die Laternen brannten. Auf diese Weise entstand das Sternlicht, und zwar so recht aus dem praktischen Bedürfnisse heraus, vielfach ohne dass es höheren Orts angeordnet wurde. Die neue Signalordnung dehnt dasselbe auch auf die Abschlussmaste aus und die seitherigen vielfach von mir angestellten Beobachtungen, wie auch die bei den dienstthuenden Beamten gehaltenen Nachfragen haben ergeben, dass das neue Rücklicht den zu stellenden Anforderungen vollständig entspricht und dasselbe sogar bei 1 000 m Entfernung, selbstverständlich wenn alles gut in Ordnung gehalten wird, bei normaler Witterung und normalem Auge unzweifelhaft zu erkennen ist.

Von meiner auf Bahnhof Sorau befindlichen Dienstwohnung aus sehe ich die Abschlussmaste beider Seiten in 1 050 m bezw. 650 m Entfernung und bin ich bei der gewohnheitsmässig fast allabendlich haltenden Ausschau bei nicht zu ungünstiger Witterung noch niemals über den Stand der Abschlusssignale in Zweifel gewesen. Konnte ich bei trüber Witterung das Sternlicht nicht erkennen, so gab die Anzahl der sichtbaren vollen weissen Lichter darüber Aufschluss, ob und wieviel Arme gezogen waren.

Bei den jetzt wohl überall bestehenden besonderen Sicherungen der Aus- und Einfahrten liegt kein Grund vor, das Rücklicht dem Lokomotivführer als ein für ihn gültiges Signal zu bezeichnen; für ihn braucht dieses Zeichen überhaupt nicht zu bestehen. Anders verhält es sich mit den Stationsbeamten. Diese, sowie auch das Rangirpersonal können unter Umständen auf das Rücklicht vom Abschlussmaste angewiesen sein, wenngleich nicht zu verkennen ist, dass die Anforderungen, hauptsächlich die der älteren Beamten, denen es nicht gelungen ist, sich in den Geist der neuen Signalordnung einzuleben, oft viel zu weit gehen. So wird oft verlangt, dass, trotzdem Stellwerke mit Blocksicherungen vorhanden sind, der Diensthabende vom Bahnsteig aus nicht nur den Augenblick des Signalwechsels, sondern auch jederzeit vor und nachher am weit entfernten Abschlussmaste zweifellos erkenne, welches Signal steht. Es hält oft ausserordentlich schwer, solche Beamte von der Nutzlosigkeit solcher ohnehin nur bei der günstigsten Witterung zu erfüllenden Forderung abzubringen; manche beharren starr bei ihrer Ansicht, sie halten durch jede Aenderung der Signale die Sicherheit des Betriebes gefährdet, wie heute auch noch manche ältere Lokomotivführer, sogar Bahnmeister, in dem Fortfall der Streckensignale eine Verringerung der Sicherheit des Betriebes erkennen.

Wo es bei grösseren Bahnhöfen oder bei zu grosser Entfernung des Abschlussmastes vom Stationsgebäude nothwendig erscheint das Rangirpersonal oder den auf dem Bahnsteige befindlichen Stationsbeamten deutlicher über den Stand des Abschlussmastes zu benachrichtigen, da lässt sich dieses durch Aufstellung von Nachahmungssignalen, wie Anmerkung 43 des Signalbuches der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung es ausdrücklich vorschreibt, oder durch Errichtung sogen. „Zugankündiger" in sicherster Weise erreichen. Beide Signale werden, in der Nähe der Bahnsteige oder der Rangirgeleise aufgestellt, von demselben Wärter oder Weichensteller bedient, der das Abschlusssignal zu handhaben hat und es besteht zwischen beiden Signalen eine solche Abhängigkeit, dass der Abschlussmast nur auf „freie Fahrt" gestellt werden kann, nachdem zuvor oder gleichzeitig am Nachahmungssignal freie Fahrt gegeben oder am Zugankündiger „Zug kommt" erschienen ist. Auf diese Art kann jederzeit in sicherer und zuverlässiger Weise der Stations- wie Rangirbeamte vom Stande des Abschlusssignales benachrichtigt werden.

Dem Vorschlage der „Lokomotivführer-Zeitung" gemäss wieder grünes Licht als Rücklicht einzuführen, muss mit allem Ernst entgegen getreten werden; nicht nur weil dadurch die Einheitlichkeit in der Bedeutung der jetzigen Mastsignallichter wieder gestört würde, sondern auch, weil ein grünes Rücklicht unter Umständen als Ausfahrtssignal angesehen werden kann.

Zu empfehlen ist es hingegen, von der Anwendung der Nachahmungssignale und Zugankündiger möglichst ausgedehnten Gebrauch zu machen. —

Im weiteren wendet sich der Aufsatz der „Lokomotivführer-Zeitung" gegen die Anbringung von Ein- und Ausfahrtssignalen an ein und demselben Maste. Es heisst da wörtlich: „Befinden sich an einem Signalmaste zwei Signallichter horizontal nebeneinander, so blendet das weisse Licht das nebenan befindliche rothe oder grüne, namentlich das letztere derartig, dass man dasselbe nur aus allernächster Nähe erkennen kann. Dass bei dem Suchen nach dem Signal an der Betriebssicherheit ein grosser Theil verloren geht, ist nicht zu leugnen, weil dem Führer die Möglichkeit genommen ist, bei einem etwaigen Haltsignal seinen Zug noch vor demselben zum Stillstande zu bringen. Hier liegt der Fehler in der allzu grossen Leuchtkraft des weissen Lichtes."

Diesen Ausführungen ist die Berechtigung nicht abzuerkennen; die beregten Mängel treten hauptsächlich zu Tage auf kleinen Stationen, Haltestellen und Haltepunkten, auf denen aus Sparsamkeits- oder anderen Rücksichten Aus- und Einfahrtssignale an einem Maste vereinigt und wo die Ausfahrtssignale oft überflüssiger Weise mit Rücklichtern versehen sind.

I

II

In vorstehender Skizze ist ein solcher Haltepunkt einer zweigeleisigen Strecke dargestellt, wobei angenommen ist, dass, wie es von den Fabrikanten meistens schematisch ausgeführt wird, alle Signallaternen Rücklichter erhalten haben. Der von weitem kommende Lokomotivführer erblickt bei der angedeuteten Signalstellung die Lichter, wie folgt, nebeneinander:

weiss grün weiss roth

Das dicht neben dem farbigen Lichte befindliche weisse Licht wirkt infolge seiner grösseren Leuchtkraft ausserordentlich beeinträchtigend auf ersteres und hat besonders das grüne Licht darunter zu leiden. Ferner hat diese Lichtstellung noch den Nachtheil, dass das für den Lokomotivführer zunächst geltende grüne Licht links vom Fahrgeleise sich befindet, ein Mangel, der im Verein mit der schwachen Leuchtkraft des grünen Lichtes auch durch ein vorhandenes Vorsignal nicht gehoben wird. Wenn das Stationsgebäude, von dem aus die Maste bedient werden, wie es meistens der Fall zu sein pflegt, seinen Platz zwischen den beiden Signalmasten hat, so ist das als Rücklicht des Ausfahrtsarmes wirkende weisse Licht zwecklos und entbehrlich, denn es liegt kein Grund vor, die Stellung des Ausfahrtsmastes nach der hinterliegenden Strecke zu kennzeichnen. Wird dieses Rücklicht entfernt, so erscheint dem Lokomotivführer am Einfahrtsmaste nur das für ihn gültige rothe oder grüne Licht und jeder Zweifel ist gehoben.

Auf der Ausfahrtsseite der Maste werden sich die Rücklichter nur dann beseitigen lassen, wenn die Maste in der Nähe des Stationsgebäudes stehen (wie Mast I z. B.) und der Wärter unmittelbar erkennen kann, dass die Laterne brennt und auch das Einfahrtssignal die richtige Stellung einnimmt. Bei grösserer Entfernung der Maste vom Gebäude wird sich jedoch das Rücklicht am Einfahrtsarme kaum entbehren lassen und dann ebenfalls eine Beeinträchtigung des grünen und rothen Lichtes durch das weisse eintreten. Wenn es in solchen Fällen

nicht gelingt, das weisse und grüne bezw. rothe Licht ihrer Leuchtkraft entsprechend gegeneinander abzustimmen, also die farbigen Laternen entsprechend grösser, die Scheibe der Laterne mit weissem Licht entsprechend kleiner zu machen oder letzteres Licht dadurch zu mildern, dass der Reflektor entfernt wird, so bleibt nur übrig, die Aus- und Einfahrtssignale von einander zu trennen und für jedes derselben einen besonderen Mast aufzurichten.

Jeder dieser Maste würde dann rechts von seinem zugehörigen Geleise aufzustellen sein, wodurch eine grössere Klarheit geschaffen und, da die Lichter etwa 9 m von einander abstehen, jede Beeinträchtigung der Lichter vermieden wird.

Dem von weiten ankommenden Lokomotivführer würden dann bei der Annahme von 4 Masten und der Signalstellung, wie in der Lageskizze angegeben ist, die Lichter sich wie folgt darstellen:

weiss — Rücklicht vom Einfahrtsmast des anderen Geleises

roth — Ausfahrt

grün — Einfahrt

Er würde stets nur drei Lichter sehen, von denen die zwei, welche ihn angehen, rechts nahe bei- oder übereinander erscheinen, während das für ihn bedeutungslose weisse Licht erst weiterab links zu sehen ist. Bei der Anfahrt in grader Linie wird das für ihn zunächst maassgebende Licht bei sonst gleicher Stellung und Beschaffenheit der Maste am weitesten rechts und oben erscheinen und er somit aller Zweifel über die Bedeutung der Lichter enthoben sein.

Auf diese Weise werden sich die beregten Uebelstände mit verhältnissmässig geringen Kosten beseitigen lassen, ohne dass es einer Aenderung der bestehenden Signalordnung bedarf.

E. Schubert.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Neujahrs-Gedanken.

In einem schwungvoll gehaltenen Leiter „Zum neuen Jahr" bespricht die „Zeitschr. f. E. u. D." in ihrer ersten diesjährigen Nummer die Lage des Oesterreichischen Eisenbahnwesens. Als eine der wichtigsten Aufgaben der Eisenbahnpolitik wird die Regelung der Beziehungen des Eisenbahnwesens zur Valutaregulirung hingestellt und der Einfluss untersucht, welchen das in Oesterreich geltende Differential-Tarifsystem auf die Gestaltung des Oesterreichischen Aussenhandels ausübe. Die differentielle Tarifbildung bezw. das Staffel-Tarifsystem, welches das Produkt privatwirthschaftlicher Tarifgestaltung sei, erscheine für einen grossen Theil des Oesterreichischen Exports überflüssig, während es den Import ins Ungemessene steigere. Ein solches Tarifsystem, welches die Begünstigung des Auslandes zum System erhebe, müsse nothwendig geändert werden.

Die weitere Frage, ob das gemischte Eisenbahnsystem in Oesterreich aufrecht zu erhalten, sei von der Valutaregulirung nicht mehr zu trennen und sei es als eine glückliche Fügung zu betrachten, „dass der Termin, den sich die Monarchie für die Durchführung des grossen Werkes gesteckt hat, zusammenfalle mit dem Einlösungstermin der für die Tarifpolitik maassgebendsten Eisenbahnunternehmungen, sodass der Staat Herr des Verkehres sein werde, bevor die Baarzahlungen aufgenommen werden sollen." Der Artikel schliesst mit einem warmen Eintreten für die weitere Verstaatlichung der Oesterreichischen Privateisenbahnen, wie folgt: „Die Durchführung der Valutaregulirung wird nicht wirksamer und zielbewusster unterstützt werden, als durch eine planmässige Fortsetzung der Verstaatlichung. Mit jeder Linie, welche dem Staatsbahnnetz einverleibt werden wird, sind wir der Valutaregulirung einen Schritt näher gerückt. Das soll das Programm dieser Zeitschrift sein und damit begrüssen wir das neue Jahr!"

Nothwendigkeit eines grossen Verkehrsanlehens.

Nicht minder warm sprach sich in der Debatte des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses über das Budgetprovisorium der Abg. Dr. Russ für die Aufnahme eines Investitionsanlehens zum Zweck der Verstaatlichung der grossen Bahnen, sowie zum Bau von Wasserstrassen und Flussregulirungen in grösserem Maassstabe aus. Ein grosses, festes, ernstes Programm zur Vermehrung und Verbesserung unserer Verkehrsmittel lasse sich nur durch Aufnahme eines grossen Verkehrsanlehens, welches in einer öffentlichen Subskription volle Aufnahme finden werde, durchführen.

Publikation von Eisenbahngesetzen.

Das „Reichs-Gesetzblatt" vom 29. Dezember 1893 publizirt das sanktionirte Gesetz über die Verlängerung des Lokalbahngesetzes und das Gesetz über die Erwerbung der Linien der Oesterreichischen Lokalbahngesellschaft durch den Staat.

Zur Verjährung der Portoreklamationen.

Das K. K. Handelsministerium theilt durch einen an die Verwaltungen der Oesterreichischen Eisenbahnen gerichteten Erlass vom 23. Dezember 1893 das Ergebniss der Konferenz über die Anwendung der in § 61 Abs. 4 des Betriebsreglements für die Geltendmachung von Portoreklamationen festgesetzten einjährigen Frist mit. Wir haben jenes Ergebniss bereits in Nr. 101 S. 956 Jahrg. 1893 d. Ztg. mitgetheilt. Der Beschluss, welcher betreffs dieser Angelegenheit in der am 28. Dezember 1893 stattgehabten Direktorenkonferenz gefasst wurde, ist bis jetzt nicht bekannt geworden.

Die höhere Bewerthung der Privatbahnaktien zu Anfang und zu Ende des Jahres 1893

zeigt die folgende Zusammenstellung der Kurse:

	am 2. Januar	am 30. Dezember
Böhmische Westbahn	353,50	374,—
Buschtêhrader Bahn Littr. A	1073,—	1150,—
" " " B	450,50	454,—
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	2790,—	2925,—
Oesterreichische Nordwestbahn	210,75	217,50
Elbethalbahn	226,—	241,75
Oesterr.-Ungar. Staatsbahn	293,50	308,50
Südbahn	89,25	107,—

Bei den Prioritäten der Privatbahnen zeigt sich eine geringe Kursbewegung; nur die 3 % der Oesterr.-Ungar. Staatsbahngesellschaft sind von 192 auf 207,75 gestiegen, dagegen die 3 % der Südbahn von 150,50 auf 148,35 gefallen. — Von Prioritäten der verstaatlichten Bahnen stiegen die in Gold verzinslichen der Kaiserin Elisabeth-Westbahn von 114 auf 115,50 und die der Kronprinz Rudolfbahn von 119,25 auf 122,25; die übrigen in Silber oder Papier verzinslichen erhielten sich zum Kurse von 96 bis 97, ohne wesentliche Kursschwankungen.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Gleich bei ihrem Zusammentritt haben sich mehrere Landtage, insbesondere der Niederösterreichische und der Böhmische mit Bahnfragen beschäftigt. Dem ersteren wurde vom Landesausschusse ein Bericht über die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in Niederösterreich vorgelegt. Dann wurde zur Erledigung der Eisenbahnfragen ein eigener Eisenbahnausschuss, bestehend aus 9 Mitgliedern, gewählt. — Auch dem Böhmischen Landtage wurde vom Landesausschusse ein umfassender Bericht über die Ausgestaltung des Lokalbahnwesens vorgelegt. (Wir werden beide Berichte demnächst nachtragen.)

Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich Ende November 1893.

Die mit Ende des Monats Oktober 1893 ausgewiesene Zahl von 373,26 Eisenbahnbaukm (siehe Nr. 98 S. 928 Jahrg. 1893 d. Ztg.) ist, da weder mit einem neuen Eisenbahnbau begonnen wurde, noch eine Betriebseröffnung stattfand, unverändert geblieben. — Von den Ende November 1893 im Bau begriffenen Bahnen wurden seither eröffnet: die Lokalbahn Kapfenberg-Seebach-Au der Steiermärkischen Landesbahnen und die Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz der Böhmischen Westbahn bis zur Stadt Radnitz. Ferner ist der rüstige Baufortschritt in der Strecke Grosslupp-Rudolfswerth-Straza der Unterkrainer Bahnen hervorzuheben. — Die Zahl der im Monat November 1893 beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit von 15 773 auf 17 059 erhöht und beträgt 45 für 1 km im Durchschnitt.

Zahnradbahnen in Oesterreich Ende 1893.

Achenseebahn 1,63 km lang; Gaisbergbahn bei Salzburg 3,77 km lang; Kahlenbergbahn (System Rigi) 5,5 km lang und Schafbergbahn (Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft) 6,5 km lang.

Zugverspätungen im Monat November 1893.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 152; bei den Personenzügen über 20 Minuten 332; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 132; im ganzen 616. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und ungewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 67.

Betriebserleichterungen.

a) Der Wien-Aspangbahn wurde gestattet, dass während der Heizperiode bei den Personenzügen bis 5, bei den gemischten Zügen bis 6 Güterwagen beladen oder leer hinter den Personenwagen unter der Bedingung eingereiht werden, dass zwischen der Lokomotive und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen stets ein Sicherheitswagen eingeschaltet werde. Dieses Zugeständniss wurde deshalb gemacht, damit die Dampfheizung bei den Zügen mit Personenbeförderung nicht durch Beigabe von Güterwagen zwischen dem Kondukteurwagen und den Personenwagen unterbrochen werden muss.

b) Der Schmalspurbahn Kapfenberg-Seebach-Au wurden bei Genehmigung ihrer Dienstvorschriften mehrere Abweichungen von denen für den Verkehrs- und Signaldienst gestattet, welche Abweichungen in Nr. 144 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." veröffentlicht wurden.

c) Die Verwaltung der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn war ermächtigt worden, ausnahms- und versuchsweise mit gewöhnlichen Güterzügen Personen befördern zu dürfen, wenn dies bei Ausflügen von Korporationen, Vereinen usw. infolge des Mangels eines geeigneten Zuges, welcher fahrplanmässig den Personenverkehr vermittelt, nöthig werden sollte. Die genannte Direktion hat in letzterer Zeit nur in 6 in den Nr. 114 und 142 des „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." angegebenen Fällen von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht.

d) Bezüglich der von der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn betriebenen Reichenau a/K.-Sollnitzer Lokalbahn wurden mehrere Erleichterungen im Betriebe bewilligt, welche in der Nr. 128 des „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." umständlich aufgezählt sind. Von denselben ist hervorzuheben, dass die Zahl der zu bedienenden Spindelbremsen nach den in den Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen Deutschlands aufgestellten Vorschriften ermittelt wurde, dass ferner, nachdem die Maschine, die Kondukteur- und Personenwagen mit durchgehender Bremsvorrichtung (Hardy'sche Vakuumbremse) versehen und die Personenwagen für Dampfheizung eingerichtet sind, bei Personenzügen die Güterwagen in der Regel hinter die Personenwagen eingereiht werden.

e) Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurde zur Weglassung der Tenderwache bei den auf der Ostrauer Montanbahn zur Tageszeit mit verkehrt gestellter Maschine verkehrenden Kohlenzügen gegen Einhaltung gewisser Bedingungen probeweise auf die Dauer eines Jahres ermächtigt. Nachdem sich während dieser Zeit aus dieser Einführung keinerlei Anstände ergeben haben, so wurde diese Bewilligung bis auf weiteres erneuert. Die erwähnten Bedingungen wurden in der Nr. 114 des „Verordnungsbl. für Eisenb. und Schifff." veröffentlicht.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat November 1893.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 6 616 600 fl.
für 1 km 888 fl. (+ 91 669 fl., für 1 km + 12 fl.),

b) die sämmtlichen Privat- bezw. Hauptbahnen . 1 231 472 „
für 1 km 880 fl. (+ 52 441 fl., für 1 km + 38 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 710 811 „
für 1 km 199 fl. (+ 76 598 fl., für 1 km + 11 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 8 588 883 fl.
für 1 km 692 fl. (+ 220 708 fl., für 1 km + 6 fl.).

In der Zeit vom 1. Januar bis 30. November 1893 haben diese Bahnen vereinnahmt:

a) 70 421 832 fl. (+ 3 073 057 fl.), für 1 km 9 407 fl. (+ 410 fl.)
b) 12 586 613 „ (+ 304 267 „), „ 1 „ 8 990 „ (+ 217 „)
c) 7 267 476 „ (+ 946 955 „), „ 1 „ 2 108 „ (+ 185 „)

zus. 90 275 921 fl. (+ 4 324 279 fl.).

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen für die ersten 11 Monate des Jahres 1893 beziffern sich auf 7 855 fl., d. i. + 258 fl. gegen das Vorjahr.

Die Emission der 3 % Obligationen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Mit Bezug auf die in Nr. 101 S. 956 Jahrg. 1893 d. Ztg. enthaltene Notiz ist nun die Kundmachung erfolgt, wonach die genannte Bahn eine 3 % Prioritätsanleihe im Betrage von 51,2 Millionen Kronen oder 25,6 Millionen Gulden emittirt, welche unmittelbar nach den früheren Prioritätsanlehen im Eisenbahnbuche eingetragen wurde. Die neuen Obligationen, deren Kupons ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug eingelöst werden, gelangen binnen 70 Jahren, vom Jahre 1893 angefangen, zur Rückzahlung, doch ist die Dux-Bodenbacher Bahn auch berechtigt, diese Amortisation zu beschleunigen. Durch die von der Oesterreichischen Staatsverwaltung gewährleistete, keinem weiteren Steuerabzuge unterliegende Einlösungsrente der Dux-Bodenbacher Eisenbahn von jährlich 1 710 000 fl. erscheint die Verzinsung und Amortisation sämmtlicher von der Gesellschaft ausgegebenen Prioritätsanlehen, daher auch der jetzigen 3 % Obligationen gedeckt. Von der Gesammtsumme der letzteren von 51,2 Millionen Kronen wird zufolge des publizirten Prospektes der Betrag von 48 960 000 Kronen den Besitzern der bisherigen Dux-Bodenbacher Stamm- und Prioritätsaktien zur Ausübung des Bezugsrechtes angeboten, während jener Theil, der davon durch die Aktionäre nicht bezogen wird, sowie der Rest von 2 240 000 Kronen zur Subskription gegen Baarzahlung gelangen. Was das Bezugsrecht der Aktionäre betrifft, so erhalten dieselben bei gleichzeitiger Abstempelung jeder Stammaktie à 200 fl. bezw. zweier Prioritätsaktien à 100 fl. auf den Betrag von 50 fl. von der neuen 3 % Anleihe 600 fl. Nominale mit Zinsen vom 1. Juli 1893. Die Anmeldungen zur Ausübung dieses Bezugsrechtes haben innerhalb der Zeit vom 2. bis einschl. 10. Januar 1894 in Wien beim Wiener Bankverein, in Prag, Brünn und Graz bei dessen Filialen zu erfolgen und werden den Einreichern sofort bei der Einreichung im Maasse der auf die angemeldeten Aktien entfallenden 3 % Obligationen unter Detachirung des Kupons vom 1. Januar 1894 die Zinsen für das zweite Semester 1893, demnach für je 600 fl. Prioritätsobligationen je 9 fl. ausbezahlt. Die Subskription gegen Baarzahlung findet am 10. d. Mts. zum Kurse von 77 statt. Der Deutsche Reichsstempel für die in Deutschland zum Bezugsrecht angemeldeten bezw. subskribirten Obligationen ist von den Subskribenten zu tragen. Jene Aktionäre der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, welche von dem ihnen offerirten Bezugsrechte auf die 3 % Obligationen keinen Gebrauch machen, erhalten diese zum Kurse von 76 abgelöst und empfangen daher nach erfolgter Einreichung ihrer Aktien zur Abstempelung vom 18. d. Mts. angefangen für jede Stammaktie à 200 fl. bezw. 2 Prioritätsaktien à 100 fl. den Kapitalsbetrag von $6 \times 76 = 456$ fl., sowie als Vergütung der Stückzinsen vom 1. Juli 1893 bis 18. d. Mts. 9,85 fl., zusammen 465,85 fl. — Es sind bereits die nöthigen Schritte unternommen worden, damit die neuen 3 % Obligationen der Dux-Bodenbacher Bahn, welche den ersten 3 % Eisenbahntitre in Oesterreichischer Währung darstellen und somit eine neue Kategorie von Werthen inauguriren, die Eigenschaft der Pupillarsicherheit erhalten.

Die Gestaltung der Personen- und Gütertarife auf Lokalbahnen besprach der Oberrevident der K. K. Staatsbahnen, A. Pauer, im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens. Der Vortragende entwarf in grossen Zügen den historischen Entwickelungsgang des Eisenbahntarifwesens von seinen bescheidenen Anfängen bis auf unsere Zeit. Während früher lediglich die lokalen Bedürfnisse des Handels, der Industrie und der Landwirthschaft als die leitenden Gesichtspunkte zur Festsetzung der Tarifpreise ins Auge gefasst wurden, erscheine heute das Tarifwesen auf nationalökonomischen und staatssozialistischen Lehren, mathematischen Formeln und tiefsinnigen Selbstkostenstudien aufgebaut. Der Redner bezeichnet für die Personenbeförderung als das empfehlenswertheste System den Entfernungstarif, wodurch das anzustrebende Ziel nach einer Tarifeinheit im Personenverkehre der Oesterreichischen Lokalbahnen erreicht werden könne. Bei Aufstellung der Tarife im Güterverkehre sollen deren grösste Einfachheit, leichte Handhabung und Uebersicht bei Wahrung der einheitlichen Gestaltung des Tarifschemas und der einschlägigen Bestimmungen als Grundlagen vorschweben und wäre auf die Einbeziehung der Lokalbahnen in direkte Verkehre von vornherein zu verzichten. Der Vortragende empfahl die allgemeine Einführung des Raum- und Gewichtssystems unter vollster Berücksichtigung der Konkurrenz des Strassenfuhrwerkes und der sonstigen lokalen Bedürfnisse, indem er mit dem Wunsche schloss, dass der Ruf nach einer Vereinfachung des Tarifsystems auf den heimathlichen Lokalbahnen nicht ungehört verhallen möge.

Aus Württemberg.

Anwendung eines Motorwagens, System Daimler, zur Ausführung von Personenfahrten.

Bekanntlich lässt sich der Fahrplan für Bahnstrecken mit geringem Verkehr nicht immer in einer den Wünschen und Bedürfnissen des Publikums entsprechenden Weise einrichten, weil einer Vermehrung der Züge die Rücksicht auf die mit dem Lokomotivenbetrieb verbundenen grossen Ausgaben namentlich dann entgegenstehen, wenn eine Lokomotive nicht ohnehin zur Verfügung bereit steht. Dies macht sich insbesondere da fühlbar, wo der Verkehr zwischen benachbarten Orten, die in lebhaften Beziehungen zu einander stehen, über einen Knotenpunkt hinweg sich bewegt, auf welchem die Kurslage der Züge nicht gestattet, nach den verschiedenen Richtungen annähernd gleichzeitig anzuschliessen. Hier fehlt es meist an Zwischenzügen, durch die ermöglicht würde, ohne allzu langes Stillliegen auf der Uebergangsstation von einer Station der einen auf eine Station der anderen Bahnlinie zu gelangen. Ein solcher Fall liegt z. B. vor auf der Station Herbertingen, wo die Linien von Ulm und von Aulendorf zusammenlaufen. Wegen der Anschlüsse in Ulm und Aulendorf ist es ausgeschlossen, die Züge der Linie Ulm-Herbertingen-Immendingen in Herbertingen oder doch auf einer nahe gelegenen Station kreuzen zu lassen; die bahnauf- und die bahnabwärts fahrenden Züge liegen etwa 2—3 Stunden auseinander. Hierdurch ergeben sich für die Richtung von Riedlingen nach Saulgau und umgekehrt bei einzelnen Zügen in Herbertingen Wartezeiten von 2—3 Stunden.

Abhilfe dieses Missstandes, unter dem die Entwickelung des Personenverkehrs nothleidet, ist nur dann ohne unverhältnissmässig grossen Aufwand zu bewirken, wenn es gelingt, Zwischenzüge — lediglich für den Personenverkehr — mit sehr erheblich geringeren Kosten einzulegen, als es bei Anwendung von Lokomotiven der Fall ist.

Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat nun in dem Bestreben, bessere Verbindungen auf den erwähnten Bahnstrecken herzustellen, vom 26. Dezember 1893 ab auf den Linien Saulgau-Sigmaringen und Herbertingen-Riedlingen versuchsweise regelmässige Personenfahrten mit einem von der Daimler-Motorengesellschaft in Cannstatt zur Verfügung gestellten 5 pferdigen Benzin-Motorwagen, System Daimler, eingerichtet. Der Einführung des regelmässigen Dienstes sind Probefahrten mit befriedigendem Ergebniss vorausgegangen.

Der Wagen hat 10 Sitz- und 6 Stehplätze. Die Begleitung des Wagens besteht nur aus einem Führer. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 15 km in der Stunde. Der Wagen legt täglich 90 km zurück. Zur Theilnahme an den Fahrten berechtigen die zur Fahrt in der III. Wagenklasse gültigen Fahrkarten. Die letzteren sind beim Einsteigen und beim Verlassen des Wagens dem Stationsbeamten vorzuzeigen. Gepäck- und Hundebeförderung ist ausgeschlossen.

Von dem Ergebniss der Versuchsfahrten in technischer und finanzieller Hinsicht, sowie von dem Umfang des Verkehrs wird es abhängen, ob die Eisenbahnverwaltung einen oder mehrere solcher Motorwagen anschafft und ob sie solche Einrichtungen auch auf anderen Strecken, wo die Verhältnisse ähnlich liegen, trifft.

Aus England.

Korridorzüge der Westküstenlinie.

Auf der Westküstenlinie, zwischen Euston einerseits und Glasgow und Edinburg andererseits, verkehren jetzt Korridorzüge mit I. und III. Wagenklasse. Der um 2 Uhr Nachmittags an Wochentagen von Euston abgehende Eilzug hat 10 Wagen. Er besteht aus einem 12,8 m langen Bremswagen III. Klasse mit 2 Abtheilen, einem ebenso langen Wagen I. Klasse mit 4 Abtheilen, 2 Waschräumen und Gepäckabtheilen, ferner zwei 13,7 m langen Speisewagen I. Klasse mit Sitzen für zusammen 28 Personen, einem 13,7 m langen Speisewagen III. Klasse für 18 Personen, einem 12,8 m langen Wagen III. Klasse mit 5 Abtheilen, 2 Waschräumen und Gepäckabtheil, einem 13,7 m langen — bis Edinburg durchgehenden — Speisewagen für 9 Personen I. und 12 Personen III. Klasse, weiter zwei 12,8 m langen Wagen mit 2 Abtheilen III. und 3 Abtheilen I. Klasse sowie 2 Waschräumen, endlich einem 12,8 m langen Bremswagen III. Klasse mit 3 Abtheilen.

Der Korridor geht vom Anfang bis zu Ende durch. Die 4 Speisewagen laufen auf je 2 sechsrädrigen Drehgestellen; jeder der anderen Wagen hat 2 vierrädrige Drehgestelle. Das macht zusammen 48 Achsen und, auf jede Achse 5,5 t gerechnet, ein Gewicht des Leerzuges von 252 t; wenn der Zug mit seinen 142 Reisenden III. Klasse und 77 Reisenden I. Klasse vollbesetzt ist, kommen einschliesslich des Reisegepäcks weitere 22 t Gewicht hinzu. Auf jeden Reisenden kommen also mehr als 2 t todtes Gewicht. Die Waschräume sind so vertheilt, dass sie für jeden Wagen benutzbar sind. Der Zug läuft bis Preston unverändert durch; dort wird er getheilt; jeder Theil nimmt noch Wagen auf, welche von Liverpool und Manchester kommen und für Glasgow, Edinburg und Aberdeen bestimmt sind; dann gehen die Theilzüge nach Glasgow und Edinburg weiter.

Die Wagen sind von der Nordwestbahn-Gesellschaft in ihren Werkstätten zu Wolverton gebaut worden. Es vereinigt sich in ihnen die Amerikanische Bauart mit der von den Engländern so beliebten Abgeschlossenheit der einzelnen Personen.

Die Glasgower Distrikt-Tiefbahn.

Dem Londoner Beispiel der City und Südlondon Bahn folgt jetzt Glasgow, wo man mit dem Bau einer Doppeltunnelbahn, welche ebenso wie die Londoner unterirdisch geführt wird, begonnen hat. Diese neue „Distrikt-Tiefbahn“ wird in 10,5 km langer, rings geschlossener Schleife durch die nördlich und südlich des Clyde gelegenen Stadttheile geführt, unterschreitet den Clyde also zweimal. Der Betrieb wird in ähnlicher Weise wie der Zirkelbetrieb auf der alten Londoner Untergrundbahn im Kreise rechts und links herumgeführt; ähnlich hat bekanntlich die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft den Betrieb auf den Ringlinien ihres für Berlin in Vorschlag gebrachten Bahnnetzes geplant.

Ueber die Bauweise der neuen Bahn ist zu bemerken, dass streckenweise — namentlich im östlichen Theile — Triebsand zu durchtunneln ist. Hier wird von der neueren Abbauweise der Strecken mittelst sogenannter Schilde Gebrauch gemacht, bei der Vortriebsapparate angewendet werden, in denen das Wasser mittelst Druckluft zurückgedämmt wird, ähnlich wie es für Berlin geplant und an zahlreichen anderen Orten bereits mit Erfolg durchgeführt ist. Die westlichen Abschnitte der Glasgower Bahn liegen im felsigen Mergel, Thon oder trockenen Sand. Im letzteren werden ebenfalls Schilde, aber ohne Druckluft benutzt, da durch diese Sackungen wirksam vorgebeugt ist. Die stärkste Steigung der Bahn beträgt 1:20, der kleinste Halbmesser 200 m. Für den Betrieb ist, wie es den Anschein hat, nicht Elektrizität, sondern die Kraft zweier unabhängiger, mit 29 km Stundengeschwindigkeit laufenden Kabel in Aussicht genommen, welche von den — einzeln oder zu zweien verkehrenden — Wagen aufgegriffen oder losgelassen werden. Die Wagen sind 15,25 m lang, laufen auf Drehgestellen und sind mit den nöthigen Greifern zum Erfassen der Kabel ausgerüstet. Die Ausfahrt aus den Stationen erfolgt im Gefälle. Die Züge oder Wagen folgen einander in Stationsabstand.

Die Bahn wird 2 Wagenklassen haben. Die Fahrpreise sind in jeder Klasse für alle Entfernungen gleich und betragen 2 d. in der I., 1 d. in der II. Klasse. Der Reisende gelangt an den Bahnsteig durch ein Drehkreuz, an dem er sein Fahrgeld entrichtet.

Die Kosten der Bahn betragen auf das Kilometer rund 1430000 ℳ, im ganzen 15000000 ℳ, ohne Ausrüstung und Grunderwerb, der oberhalb der Bahnlinie erforderlich wird. Die Linie soll im Jahre 1895 eröffnet werden.

Aus Afrika.

Senegal.

Eine Abtheilung des Eisenbahnregiments hat in den Jahren 1892 und 1893 die Vorarbeiten und Entwürfe für die Linie von Bafulabe am Senegal bis Bamako am Niger sowie für eine Linie von Dakar nach Patick im Reiche Baol hergestellt. Diese Abtheilung hat ausserdem den Betrieb der Obersenegalesischen Eisenbahn, die bisher von Kayes bis Bafulabe hergestellt ist, eingerichtet.

Britisch-Ostafrika.

Dem der Englischen Kammer der Gemeinen erstatteten Bericht (vergl. Nr. 67 S. 644 Jahrg. 1893 d. Ztg.) entnehmen wir über die Eisenbahn von Mombassa nach dem Viktoria Njansa (657 Meilen) noch folgendes: Die Bahn geht von der Insel Mombassa aus, überschreitet einen zur Ebbezeit trockenen Meeresarm und eilt in nordwestlicher Richtung nach dem Viktoria Njansa, den sie an der Einmündung des Nzoiaflusses erreicht. In einer Entfernung von rund 500 Meilen von der Küste überschreitet die Bahn in einer Höhe von 2610 m über dem Meere die Wasserscheide zwischen dem Indischen Ozean und dem Viktoriasee, um dann bei nur 150 Meilen Längenausdehnung zu dem 1140 m über dem Meere gelegenen Viktoriasee herabzusteigen; auf diesem Abstieg kommen denn auch Gefälle von 15 mm auf 1 m und Krümmungen von 175 m Halbmesser vor, während die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse des Anstiegs bei der grösseren Längenentwickelung bedeutend günstiger sind. Bei einer Breite des Bahnkörpers von 3,80 m soll die Spurweite 1,066 m betragen. Für die Schienen ist ein Gewicht von 23 kg auf 1 m in Aussicht ge-

nommen; für die Schwellen wird Stahl verwendet werden, weil Holz von den Eingeborenen entwendet oder von Ameisen zerfressen werden würde. Die Fahrgeschwindigkeit soll 12 Meilen in der Stunde betragen; die Güterwagen würden nach Indischem Muster bei einer Länge von 5,49 m eine Tragfähigkeit von 10 t erhalten. Im Anschluss an die Bahn soll auf den Viktoria Njansa ein Dampfer von 200 t verkehren, der mit einer Maschine von 140 Pferdekräften eine Schnelligkeit von 8 bis 10 Knoten entwickeln kann. Wöchentlich sollen 6 Züge verkehren, aber nöthigenfalls können täglich 4 und unter Zuhilfenahme der Nacht in je 24 Stunden 6 Züge abgelassen werden. Der Verkehr ist 6 400 000 Personenmeilen, d. i. 3 Mal soviel als der jetzige Karawanenverkehr, und 5 200 000 Tonnenmeilen veranschlagt; von dem Güterverkehr würden 3/4 auf die Ausfuhr und 1/4 auf die Einfuhr entfallen. Die Tarife sollen 1 d. (8,3 ₰) für die Personenmeile, 2 d. (16,7 ₰) für die Tonnenmeile bezüglich der gewöhnlichen Waaren und 0,35 d. (2,9 ₰) für die Tonnenmeile bezüglich der Massenwaaren betragen. Die Anlagekosten sind auf 2 240 000 £ oder 3 409 £ für 1 Meile veranschlagt; von letzterem Betrage entfallen durchschnittlich 30 £ auf die Erforschung des Bahngebiets, 60 £ auf die Vermessung, 10 £ auf Erdarbeiten, 678 £ auf Sicherung der Gefällstrecken, 296 £ auf Brücken, 50 £ auf die Telegraphenanlage, 37 £ auf die Beschotterung, 1 304 £ auf das Geleise, 251 £ auf die Hochbauten, 10 £ auf Anpflanzungen, 19 £ auf den Seedampfer, 200 £ auf den Fahrpark und 464 £ auf allgemeine Unkosten. Wenn für das Anlagekapital eine 3 % Verzinsung in Aussicht genommen wird, so ist ein jährlicher Staatszuschuss von 70 000 £ erforderlich.

Kongostaat.

Am 15. Oktober 1893 hat der öffentliche Verkehr auf der Anfangsstrecke der Kongobahn von Matadi bis N'Kenge (40,5 Kilometer) begonnen.

Urtheile.

v. O. **Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden, die Reparatur und den Umbau von Brücken anzuordnen, die im Zuge öffentlicher Wege über Eisenbahnen führen und vom Eisenbahnunternehmer zu unterhalten sind.** Entscheidungsgründe: „Es ist nicht einzusehen, weshalb die Wegepolizeibehörde unzuständig gewesen sein sollte, eine Verbreiterung der Brücke, eine Verstärkung des Unterbaues und, sofern eine entsprechende Umgestaltung der Brücke unthunlich ist, einen Neubau zu fordern; dadurch soll nicht ein neues Kommunikationsmittel mit einer von der bisherigen verschiedenen Zweckbestimmung geschaffen, vielmehr nur das bereits vorhandene Kommunikationsmittel in den durch das öffentliche Interesse gebotenen Zustand versetzt werden. Deshalb schliesst selbst die Auflage eines Neubaues keine neue Verpflichtung für den Eisenbahnfiskus in sich, sondern der Eisenbahnfiskus wird damit nur zur Erfüllung der ihm früher landespolizeilich auferlegten Verpflichtung angehalten; es bedarf somit auch nicht erst einer anderweiten Festsetzung oder Anordnung der Landespolizei. Wenn dies noch eines weiteren Beweises bedurfte, so wäre mit der Beklagten darauf hinzuweisen, dass der Eisenbahnfiskus durch die Ortspolizei zur Herstellung einer neuen Brücke unfraglich dann genöthigt werden könnte, wenn die vorhandene Brücke schadhaft geworden und nicht mehr reparaturfähig sein sollte; rechtlich kann es aber keinen Unterschied begründen, ob der Neubau infolge des gesteigerten Verkehrs oder wegen Unbrauchbarkeit der alten Brücke eintreten muss. Das Enteignungsgesetz scheidet hier ganz aus." (Erk. des Preuss. Ober-Verwaltungsgerichts vom 31. Januar 1893; Gemeindeverwalt.-Bl. 1893, S. 482).

Klage auf Auslieferung des Frachtguts gegen die Eisenbahnunternehmung, wenn dieselbe dazu nicht imstande ist. Am 11. Dezember 1891 übergab der Molkereidirektor R. aus D. der Ostpreuss. Südbahn auf der Station Widminnen 4 750 kg Maschinentheile zur Versendung nach Station Jucha an dem im Frachtbriefe als Empfänger bezeichneten Kläger. Der Wagen kam am 12. Dezember auf Station Jucha an und wurde Kläger zur Abholung gegen Bezahlung der Fracht aufgefordert. Inzwischen war gegen den Gutsbesitzer B., welchem das Grundstück mit Molkerei gehört, zu deren Betrieb die verschickten Maschinentheile dienten, Konkurs eröffnet worden und der Konkursverwalter D. hatte die Maschinen an R. verkauft. Darauf erliess das Amtsgericht zu Lötzen auf Antrag des Kaufmanns L. gegen die Konkursmasse des B. eine (später vom Landgerichte zu Lyck für rechtmässig erklärte) einstweilige Verfügung, wodurch dem Konkursverwalter D. die Entfernung von Substanztheilen des Grundstücks untersagt und aufgegeben wurde, die bereits ausgebrochenen, auf dem Bahnhofe Widminnen verladenen Meiereimaschinen in das Grundstück zurückzuschaffen. Auf Grund dieser Verfügung belegte der Gerichtsvollzieher St. die Maschinen auf der Station Jucha mit dinglichem Arrest und hat die Beklagte ihm dieselben überlassen.

Der Kläger behauptet, dass durch die freiwillige Herausgabe der Maschinen die Beklagte sich selbst in die Unmöglichkeit versetzt habe, den Frachtvertrag durch Auslieferung des Frachtgutes zu erfüllen und beantragt deren Verurtheilung, dem Kläger den Wagen mit den am 11. Dezember 1891 auf der Station Widminnen verladenen, an Kläger bestimmten 4 750 kg Maschinentheile auf der Station Jucha gegen Bezahlung der Fracht zum Entladen bereit zu halten resp. diese Maschinentheile in Jucha an den Kläger gegen Bezahlung der Fracht herauszugeben.

Die Beklagte beantragte Abweisung der Klage, indem sie sich auf die vorstehenden Thatsachen berief und behauptete, die streitigen Maschinen seien inzwischen wieder nach dem Grundstücke zu Widminnen zurückgebracht worden und sei sie, nachdem solche von ihr infolge richterlicher Verfügung an den Gerichtsvollzieher ausgeliefert worden, nicht mehr in der Lage, dieselben dem Kläger herauszugeben. Der Kläger gab zu, dass die verladenen Sachen Zugehör des Grundstücks seien und gab an, dass sie auf dasselbe zurückgebracht seien, nachdem sie längere Zeit beim Kaufmann L. gestanden hatten.

Mit Urtheil vom 1. März 1892 wies das Landgericht zu Lyck die Klage ab, auf eingelegte Berufung des Klägers änderte das Ober-Landesgericht zu Königsberg i/Pr. das Urtheil ab und verurtheilte die Beklagte, die Maschinen auszuliefern. Das Reichsgericht hob auf eingelegte Revision des Beklagten dieses Urtheil auf. Entscheidungsgründe: Mit der erhobenen Klage wird nicht Schadensersatz, sondern Erfüllung des Frachtvertrages begehrt. Dieses Klagebegehren ist aber nach den vom Kläger selbst vorgetragenen Thatsachen nicht begründet. Die Maschinen, welche der Gerichtsvollzieher in Beschlag genommen hat, befinden sich nämlich, wie unbestritten, im Besitze des L., auf dessen Antrag die einstweilige Verfügung erlassen worden ist; demnach befindet die Beklagte sich nicht imstande, das Frachtgut auszuliefern. Es steht ihr auch keine Klage gegen L. zu, da sie weder ein dingliches Recht an den Maschinen, noch einen vertragsmässigen Anspruch gegen den Inhaber hat und unter den obwaltenden Umständen auch einer Klage aus §§ 146, 147 Theil I Titel 7 des Allgemeinen Landrechts die erheblichsten Bedenken entgegenstehen würden. Nach den Behauptungen des Klägers ist eher anzunehmen, dass er selbst oder der Molkereibesitzer R. die Herausgabe der Maschinen, wenn ihnen ein Recht an denselben zusteht, erlangen können, denn danach hat L. das Grundstück, zu welchem die Maschinen gehören, in der Zwangsversteigerung erworben und soll im Zuschlagsurtheil dem Kläger bezw. dem R. ihr eventuelles Recht vorbehalten werden, L. sogar zur Auslieferung des Frachtguts bereit sein. Sollte, wie hiernach zu vermuthen, der Kläger sein behauptetes Recht auf Wiedererlangung der Maschinen durchsetzen, so könnte es sich höchstens fragen, ob und wieweit die Beklagte zur Erstattung der hierfür aufgewendeten Kosten verpflichtet sei. Wenn aber dem Kläger die Wiedererlangung des Frachtguts nicht möglich wäre, dann wäre solches als in Verlust gerathen zu betrachten (Reichs-Oberhandelsgericht, Entscheidungen Bd. IV Nr. 3 S. 12, Bd. VII Nr. 12 S. 55, Bd. XV Nr. 12 S. 30) und nach Maassgabe des Art. 395 des Handelsgesetzbuchs zu entscheiden, ob eine Verpflichtung der Beklagten zum Schadensersatze bestehe. Den Umfang und die Art und Weise des Schadensersatzes regelt nicht das bürgerliche Recht, sondern Art. 396 Handelsgesetzbuchs und danach könnte die Beklagte keinenfalls, wie das Berufungsgericht anzunehmen scheint, angehalten werden, die Maschinen gegen Hingabe des angemessenen Werthes sich zum Zwecke der Auslieferung an den Kläger zu verschaffen.

Ob die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Schadensersatz gegeben seien, ist im gegenwärtigen Rechtsstreite nicht zu entscheiden, da, wie bemerkt, die Klage auf Vertragserfüllung gerichtet ist, wobei wohl nur der Zweck verfolgt wird, durch die Verurtheilung der Beklagten zur Auslieferung der Maschinen einen Prozess mit dem Besitzer derselben zu umgehen.

Das Urtheil musste aus diesen Gründen wegen Verletzung der Art. 395, 396 des Handelsgesetzbuchs aufgehoben werden.

(Urtheil des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 4. März 1893 in Sachen Ostpreussische Eisenbahngesellschaft w. W.)

Bücher- und Kartenschau.

Neumann's Ortslexikon des Deutschen Reichs. Ein geographisch - statistisches Nachschlagebuch für Deutsche Landeskunde. Dritte neu bearbeitete und vermehrte Auflage. Verlagshandlung des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien 1893.

Dieses treffliche, für Handel und Verkehr unentbehrliche Hilfsmittel erscheint jetzt in dritter weiter vervollkommneten Auflage (bis jetzt liegen 8 Lieferungen vor) neubearbeitet von Direktor W. Keil. Dasselbe soll in 70000 Artikeln Auskunft über alle auf Deutschland bezüglichen topographischen Namen, sowie über sämmtliche Staaten und deren Verwaltungsbezirke geben. Als Ortslexikon soll das Werk alle Orte mit mehr als 300 Einwohnern enthalten und alle kleineren Wohnstätten, in denen eine Verkehrsstation, eine Pfarrkirche, ein grosses Gut, eine bedeutende Industrie usw. vorhanden ist. Bei den einzelnen Orten sind der Reihe nach aufgeführt: Name — Zugehörigkeit zur Verwaltung, zum Amtsgericht, zur Post — Gewässer — Einwohner nach der Zählung von 1890 — Garnison — Verkehrsanstalten — Banken und Geldinstitute — Behörden, Kirchen, Schulen — sonstige Merkwürdigkeiten — Industrie, Handel — historische Notizen. Dem Werke werden nach dem Prospekt eingefügt eine geographisch - statistische Skizze, eine politische Uebersichtskarte, 2 statistische Karten, 31 Städtepläne und 275 Abbildungen von Wappen Deutscher Staaten, Provinzen und Städte. Neumann's Ortslexikon des Deutschen Reichs bietet dem Inhalt nach eine vollständige Deutsche Landeskunde in einer zum Nachschlagen bequemen Form. Die neue Auflage erscheint zunächst in 26 Lieferungen zu je 50 ₰ und soll später in Halbleder gebunden zum Preise von 15 ℳ ausgegeben werden.

Eisenbahn- und Postkommunikations-Karte von Oesterreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern. Verlag von Artaria & Co. in Wien I Kohlmarkt 9. Preis gefalzt in elegantem Karton 1 fl.; auf Leinwand gezogen mit Holzstäben 3 fl.

Von dieser in 7 Farben gedruckten, allbekannten Karte ist soeben die neu revidirte Ausgabe für 1894 ausgegeben worden. Dieselbe reicht im Süden weit über die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie hinaus bis Rom und Konstantinopel, sodass alle Staaten nördlich des Balkans, wie die Okkupationsländer, Serbien, Rumänien, Montenegro und Bulgarien mit berücksichtigt sind. Alle Veränderungen des Jahres 1893 finden wir aufs sorgfältigste nachgetragen, so z. B. die neue Linie Kapfenberg-Seebach, die im Bau begriffene Ybbsthalbahn und die neuen Podolischen Bahnen, die Eröffnung des neuen Russischen Anschlusses an das Galizische Bahnnetz in Nowosielitza, die im Bau befindliche neue Bosnische Linie, welche den Anschluss von der Linie Novi-Banjaluka gegen die Dalmatinische Staatsbahn bei Knin bilden wird, andererseits von Spalato über Arzano und Bugojno an die Bosnabahn, die fertiggestellten Deutschen Linien zum Anschluss an die im Abgeordnetenhause eingebrachte Bauvorlage Lindewiese-Barzdorf, die lebhafte Bauthätigkeit in Ungarn, wo nicht nur die im Jahre 1893 eröffneten, sondern auch die zahlreichen, der Verwirklichung entgegengehenden Projekte nach allerneuestem Stande eingetragen erscheinen usw. Ob eine Linie im Staats- oder Privatbesitz und event. in welchem, ob eine Bahn ein- oder zweigeleisig, über die Entfernung der Stationen untereinander, sowie über die im Bau befindlichen und konzessionirten Linien, auf all diese Fragen gibt die Karte zuverlässige Auskunft. Die Karte ist auch mit Orten, welche abseits der Eisenbahnlinien liegen, sehr reich beschrieben. Auf der Rückseite sind Spezialkärtchen von Mitteleuropa (zur Uebersicht der Schlaf- und Restaurationswagen-Routen), der Umgebung von Wien, Prag und Budapest, sowie eine Erläuterung der neuen Mitteleuropäischen Zeit mitgetheilt.

Verschiedenes.

Mitteleuropäische Zeit.

Für ganz Dänemark, mit Ausnahme der entfernt liegenden Faröerinseln ist am 1. Januar eine neue Zeitbestimmung in Kraft getreten. Die neue Zeit wird nach dem Mittagsstandpunkt der Sonne auf den 15. östlichen Längengrad von Greenwich bestimmt. Sämmtliche Uhren in Dänemark, für die bisher die Kopenhagener Zeit maassgebend war, wurden demnach im Augenblick der Jahreswende 9 Minuten 41 Sekunden vorgestellt. Dänemark hat sich damit der Mitteleuropäischen Zeit angeschlossen.

Personalnachrichten.

Oesterreich-Ungarn.

Der leitende Direktor der Kaschau-Oderberger Bahn, Peter v. Ráth, wurde zum Generaldirektor und der bisherige Oberinspektor - Direktor - Stellvertreter Heinrich Falk zum Generaldirektor-Stellvertreter dieser Bahn ernannt.

Der Handelsminister hat zu General - Direktionsräthen bei den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen ernannt: die Oberinspektoren Dr. R. v. Kniaziolucki, Ludwig Huss, Viktor Schützenhofer, Adolf Petrossi und Moritz Westermayer.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg wird die an der Bahnstrecke Gnesen-Nakel gelegene Haltestelle Melschin vom 15. d. Mts ab den Namen „Hohenau i. P.“ (in Posen) führen. (36)

Berlin, den 4. Januar 1894.
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

---

2 Güterverkehr.

Mit dem 1. Januar 1894 tritt der Nachtrag VI zum Bromberg-Sächsischen Verbandgütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II für den Platz- und Ausfuhrverkehr von den Sächsischen Eisen-Versandstationen nach den Stationen Alt-Damm, den Danziger Bahnhöfen, Elbing, Insterburg, Königsberg i. Pr., Ost-, Kai- und Lizentbahnhof, Memel, Neufahrwasser und Stargard i. Pm. des diesseitigen Bezirks.

Abzüge des Nachtrages sind bei den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 30. Dezember 1893. (37)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. Januar d. J. wird die Station Neunkirchen (Saar) in den Ausnahmetarif Nr. 10 für die Beförderung von Mineralöl - Rückständen ab Godramstein mit einem Frachtsatze von 0,34 ℳ für 100 kg aufgenommen.

Köln, den 4. Januar 1894. (38)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Die auf den Preussischen Staatsbahnen und im Wechselverkehr derselben mit den Oldenburgischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 ab bis auf weiteres wieder eingeführte Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh vergl. — Bekanntmachung vom 28. Dezember 1893 — findet gleichfalls vom 1. Januar 1894 ab von neuem Anwendung:

1. im Binnenverkehr a) der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn, b) des Deutsch-Nordischen Lloyds, c) der Mecklenburgischen Südbahn, d) der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen;
2. im direkten Verkehr der unter 1 a—c genannten Bahnen mit den Preussischen Staatsbahnen, sowie
3. im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Berlin, den 3. Januar 1894. (MG39)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahntarif Berlin-Breslau. Am 10. Jan. 1894 gelangen Ausnahmesätze für Giesserei-Roheisen von Oberschlesien nach Greifswald, Stettin, Stralsund, Torgelow und Ueckermünde zur Einführung. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, am 30. Dezember 1893. (40)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Januar 1894 treten im Verkehr von den Stationen Hesslinghausen, Hiddinghausen und Silschede des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld nach Stationen der Hessischen Nebenbahnen neue Steinkohlen etc. - Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Dieselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 31. Dezember 1893. (41)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Januar 1894 kommt der Nachtrag VII zum Tarifheft 1 zur Einführung, enthaltend neben sonstigen Aenderungen anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Tarifkilometer für die

Kölner Bahnhöfe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.).

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Februar 1894 in Geltung.

Die in dem Nachtrage enthaltenen Tarifkilometer für die Station Köln-Süd im Verkehr mit Eger, Franzensbad, Hof und Lichtenfels gelten gleichmässig für die betreffenden Stationen der Sächsischen Staatsbahn und der Werrabahn.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 31. Dezember 1893. (42)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-Westliche Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 treten in dem obenbezeichneten Vieh- etc. Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh (ausschl. Pferden) in Wagenladungen zwischen dem Städt. Central-Viehhofe in Berlin einerseits und den für die Vieh- etc. Abfertigung eingerichteten Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier (Bahnhof Alexanderplatz) Auskunft.

Berlin, den 27. Dezember 1893. (MG43)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 3. Januar 1894 treten in dem obenbezeichneten Staatsbahnverkehr ermässigte Sätze durch Herabsetzung der Entfernungen zwischen den Stationen Hilden und Innigrath des Eisenbahndirektions-Bezirks Köln (rechtsrh.) einerseits und Stationen des Eisenbahndirektions-Bezirks Berlin andererseits in Kraft.

Ueber die zur Anwendung kommenden Entfernungen etc. geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier (Bahnhof Alexanderplatz) Auskunft.

Berlin, den 2. Januar 1894. (MG44)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1894 wird der mittelst Nachtrags IV zu Theil IIa eingeführte für Gries von Marseille gültige Frachtsatz Alt-Münsterol Grenze-Schaffhausen = 6,25 Franken pro Tonne ausser Kraft gesetzt.

Strassburg, den 29. Dezember 1893. (45)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Die auf Seite 6 der am 1. Januar 1894 zur Einführung gelangenden gemeinschaftlichen Hefte, Theil II Hefte A und C jeweils vorgesehene Bestimmung zu II „Auf- und Abladen der Güter“ tritt nicht in Kraft und ist zu streichen. (46)

München, im Dezember 1893.
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreich - Ungarisch - Bayerischer Verbands - Gütertarif, Theil V Heft 2 vom 1. April 1893. (Kohlenverkehr Böhmen-Bayern.)

1. Mit sofortiger Wirksamkeit ermässigen sich die Frachtsätze für Garmisch - Partenkirchen auf Seite 10 des Tarifes um je 9 ℳ für 10 000 kg.
2. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1894 werden die Stationen Oberstdorf und Thalkirchen in den Tarif aufgenommen.

Für Oberstdorf bilden sich die Frachtsätze durch Anstoss von 7 ℳ an die Frachtsätze für Sonthofen, und für Thalkirchen durch Anstoss von 2 ℳ an diejenigen für München Südbahnhof.

München, den 28. Dezember 1893. (47)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterr.-Ungar.-Bayer. Eisenbahnverband, Tarif Theil V Heft 1 vom 1. Dezember 1893. (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.)

1. Mit sofortiger Wirksamkeit ermässigen sich die Theilfrachtsätze nach Garmisch - Partenkirchen auf Seite 15 und 45 des Tarifes um je 9 ℳ für 10 000 kg.
2. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1894 werden die Stationen Oberstdorf und Thalkirchen in den Tarif aufgenommen.

Für Oberstdorf bilden sich die Frachtsätze durch Anstoss von 7 ℳ an die für Sonthofen bestehenden Frachtsätze und für Thalkirchen durch Anstoss von 2 ℳ an die für München Südbhf. bestehenden Frachtsätze.

München, den 28. Dezember 1893. (48)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa. Am 15. Januar 1894 gelangen die Nachträge II zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa zur Einführung.

Sollten durch Verwilligungen für den Elbumschlag in Laube oder Bodenbach-Tetschen-Landungsplatz im Laufe des Jahres 1894 die Frachtsätze ab Dresden-Elbkai beeinflusst werden, so wird dem, wie bisher, von Fall zu Fall Rechnung getragen werden.

Dresden, am 30. Dezember 1893. (49)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Verkehr zwischen Deutschen Bahnen. Mit Wirkung vom 15. Januar 1894 werden die Württembergischen Stationen Giengen a. d. Brenz und Heidenheim in den Ausnahmetarif Nr. 1, Abtheilung b (Stammholz, Europäisches, Hopfenstangen, Telegraphenstangen) des Theil II Tarifheft Nr. 2 (Verkehr zwischen Württembergischen Stationen einerseits und Elsass-Lothringischen und Luxemburgischen Stationen andererseits) aufgenommen. (50)

Stuttgart, den 30. Dezember 1893.
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - Norddeutscher Eisenbahnverband Theil II, Heft 3 und Theil III, Heft 3. Mit dem 1. Februar k. J. wird die Station Neumühl des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den im obenbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen mit den für die Station Oberhausen K. M. (E.-D.-Bez. Köln rechtsrh.) geltenden Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen, welchen nachstehende Zuschläge hinzutreten:

Entfernung	A. Façoneisen			B. Grobe Eisenwaaren			C. Höherwerthige Eisenwaaren		
	unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg	unter 5 000 kg	5 000 kg	10 000 kg
km	Anstossbeträge für 100 kg in Mark								
9	0,03	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02

Breslau, den 30. Dezember 1893. (51)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Frachtbegünstigung für Holztransporte von Sissek. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1894 werden für hartes Bau-, Werk-, Schnitt-, Spalt- und Sägeholz, auch Fassdauben ab Sissek nachstehende ermässigte Frachtsätze, bezw. Frachtnachlässe im Rückvergütungswege unter Aufrechthaltung der in den nachbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen gewährt und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	zugestandener Frachtsatz	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz
Buchs transit und Bregenz transit für den Verkehr nach Belgien	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 1. März 1890 (Frachtsatz der Serie III)	257 Cts. für 100 kg	
den im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 15. November 1890		2,20 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg

Die Frachtbegünstigung nach Buchs transit und Bregenz transit gilt nur für nachweislich nach Belgischen Stationen expedirte, bezw. für nach Belgischen Stationen adressirte Sendungen.

Die Liquidirung erfolgt gegen auf schliessende Firma als Aufgeberin lautende Duplikat-Frachtbriefe, welche längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 24. Dezember 1893. (52)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Frachtnachlässe für Holzsendungen ab Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis 31. Dezember 1894 werden für Sendungen von Bau-, Werk- und Schnittholz, auch Schwellen und Fassdauben ab Barcs folgende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt und zwar:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom bestehenden Frachtsatz	
folgenden Stationen der K. Bayer. Staatsbahnen*)	Nachtrag I zum Oesterr.-Ungarisch-Bayerischen Verbandstarife Theil IV Heft 2 vom 1. August 1893 bis zur Einführung dieses Nachtrags auf die mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 eingeführten ermässigten Frachtsätze	Mark für 100 kg	
		a)	b)
nach Augsburg, Dachau, Günzach, München C. B., München O. B., München S. B. und Neu-Ulm		0,64	0,39
„ Bruckmühl, Hausham, Holzkirchen, Kirchseeon, Miesbach und Rosenheim		0,64	0,26
„ Donauwörth und Nördlingen	. . . .	0,64	0,52
„ Freilassing, Teisendorf und Traunstein	. . . .	0,38	0,30
„ Freising	. . . .	0,58	0,58
„ Röthenbach b. Lindau	. . . .	0,54	0,36
„ Kempten	. . . .	0,60	0,38
„ Kulmbach und Probstzella	. . . .	0,58	0,48
„ Landshut	. . . .	0,51	0,51
„ Lichtenfels und Meiningen	. . . .	0,61	0,52
„ Marktl	. . . .	0,45	0,35
„ Mittersendling und Penzberg	. . . .	0,64	0,29
den im Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Verbandstarife Theil IV Tarifheft Nr. 2 enthaltenen Deutschen Stationen, ferner nach Konstanz und Singen	Oesterr.-Ungarisch-Süddeutscher Verbandstarif Theil IV Tarifheft 2 vom 1. Oktober 1887 bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Südbadischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 1. September 1886	0,35 *M.* für 100 kg	
den im Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Verbandstarif Theil IV, 2. Heft enthaltenen Schweizerischen Stationen, ferner nach Basel und Schaffhausen	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif Theil IV, 2. Heft vom 1. März 1890 bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizer.-Südbadischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 1. September 1886	35 Cts. für 100 kg	
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungarisch-Französischer Verbandstarif Theil IV Heft 2 vom 15. November 1890	4,50 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg	

Obige Frachtbegünstigungen finden bei Auflieferung eines Minimalquantums von 20 000 t à 1 000 kg nach der Schweiz, Frankreich, Süddeutschland, Bayern, Peri transit, Wien und Passau während der Begünstigungsdauer, sowie bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro verwendeten vierräderigen Wagen bezw. unter Einhaltung der in den vorbezeichneten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen, Anwendung. — Die Sendungen müssen nachweislich entweder zu Wasser oder ab Stationen der Barcs-Pakracer Bahn per Bahn in Barcs einlangen. — Ausgeschlossen vom Genusse der obigen Frachtbegünstigungen sind solche Sendungen nach der Schweiz, Bayern, Süddeutschland und Frankreich, welche von Jassenovac, Brod, Bosna Brod, Samac, Gunja Brcka und Mitrowitz stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren.

Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Aufgeberin lautenden Duplikatfrachtbriefe und der den Wassertransport nachweisenden Original-Schiffspapiere bezw. der Bahnfrachtbriefe ab Stationen der Barcs-Pakracer Bahn nach Barcs, welche Dokumente längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 24. Dezember 1893. (53)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

*) Die Nachlässe für Sendungen nach Stationen der Kgl. Bayer. Staatsbahnen beziehen sich auf die Frachtsätze der Abtheilungen b und c des betr. direkten Tarifs und werden die Nachlässe unter a nur für per Schiff via Draueck nach Barcs gelangte Sendungen, die Nachlässe unter b für von westlich Draueck und von Stationen der Barcs-Pakracer Bahn nach Barcs gelangte Sendungen gewährt.

Verkehr zwischen Oesterreich und Frankreich. Frachtermässigung im Rückvergütungswege für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Mühlenfabrikate. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, werden für Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Mühlenfabrikaten im Verkehre zwischen den im Tariftheile III, Heft 1 vom 1. Dezember 1893 für den Oesterreichisch - Ungarisch - Französischen Eisenbahnverband und im Nachtrage 8, B zu Tariftheil III für den Oesterreichisch-Ungarisch - Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverband, gültig vom 1. August 1887, einbezogenen Oesterreichischen Stationen einerseits und den Stationen der Französischen Ostbahn anderseits in jenen Relationen, deren Frachtsätze durch die ermässigten Ausnahmetarife der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen unterboten werden, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 40 Cts. pro Tonne, im Rückvergütungswege bewilligt.

Die Abfertigung der Sendungen muss auf Grund der bestehenden oben genannten Tarife beziehungsweise auf Grund der einschlägigen Lokal- und Verbandstarife im Verkehre mit jenen Französischen Stationen erfolgen, welche in den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen bezw. Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Verbandstarif nicht aufgenommen sind.

Dieses Zugeständniss findet auch auf solche der hier in Betracht kommenden Sendungen Anwendung, welche nach Maassgabe der Bestimmungen der hier angeführten direkten Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen beziehungsweise Oesterr.-Ungar.-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverbandes eingelagert werden und für welche die direkten Frachtsätze auf dem Reexpeditionswege zur Geltung gelangen.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe. Dieselben sind längstens bis 31. März 1895 bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen einzureichen, durch deren Vermittelung die Frachtrückvergütung erfolgt.

Wien, am 30. Dezember 1893. (54)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Wiener Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 tritt ein neuer Anhang zum Tarife, Theil II für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) einerseits und Galizischen Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) andererseits vom 1. Februar 1893 enthaltend:

1. ermässigte Frachtsätze für Güter der Klasse I und II bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für 5 000 kg beziehungsweise 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut;
2. ermässigte Frachtsätze für Fensterglas (ungeschliffene Glastafeln) verpackt, aus Pos. G. 14 der Güterklassifikation des Tarifs, Theil I vom 1. Januar 1893 bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen als Frachtgut in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Anhangs sind bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 3 kr. Oesterr. Währung erhältlich.

Wien, im Dezember 1893. (55)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1894, werden für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten ab Barcs nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt u. zw.:

nach	gegenwärtig bestehender Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht	Nachlass vom bestehenden Frachtsatze
den im nebenverzeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der K. Bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener südlich von Rosenheim und mit Ausnahme jener Bayerischen Stationen, welche laut des im nebenbezeichneten Tarife enthaltenen Kilometerzeigers in die Gruppen 1, 2, 7, 8 und 19 der Einlagerungstabelle eingereiht sind) u. zw.: I. für Mais (Kukurutz) in Körnern nach allen obbezeichneten Stationen, II. für obgenannte Artikel exkl. Mais (Kukurutz) in Körnern a) nach Stationen der Strecken: Freilassing-Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon-Rosenheim, Sauerlach-Tölz und Holzkirchen-Schliersee, ferner nach Reichenhall-Marquartstein und Aschau, b) nach den übrigen Stationen	Oesterr.-Ungar.-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 2, gültig vom 1. Juni 1891	Mark für 100 kg I 0,40 II a) 0,20 b) 0,40
Stationen des direkten Tarifes für den Oesterr.-Ungar.-Süddeutschen Getreideverkehr, ferner nach Konstanz und Singen	Oesterr.-Ungar.-Süddeutscher Verbandstarif Theil III, Tarifheft 2 vom 10. April 1891, bezw. Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft vom 1. September 1893	0,31 ℳ für 100 kg
der Schweiz, ferner nach Basel und Schaffhausen	Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft vom 1. September 1893	38 Cts. für 100 kg
Stationen der Französischen Ostbahn	Oesterr.-Ungar.-Französischer Verbandstarif Theil III, Heft 2 vom 15. April 1891	3,80 Frcs. pro Tonne = 1 000 kg
Lindau	Ausnahmetarif für Getreide etc. im Oesterr.-Ungar.-Lindauer Verkehr vom 1. Juni 1891	12 kr. Oe.W. für 100 kg

unter Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. — Die Sendungen müssen per Schiff via Draueck nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, wo Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna Brod, Samac und Gunja Brcka stammen.

Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf schliessende Firma lautenden Duplikat-Frachtbriefe und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens zwei Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 24. Dezember 1893. (56)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Frachtermässigung für Mehltransporte im Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen und Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverbande. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1894, wird für Mehltransporte bei Aufgabe oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von

a) Wien (K. E. B.),
b) Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), O-Budafilatorigát, ferner von den hinter Budapest gelegenen Stationen der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen

nach Schweizerischen Stationen, sowie nach Bregenz trs., Buchs trs., St. Margrethen trs. bezw. Lindau trs., dann nach Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz und nach Stationen der Französischen Ostbahn, ein Frachtnachlass von 13 Centimes, bezw. im Verkehre mit Singen und Konstanz) von 10 Pfennig für 100 kg von den Frachtsätzen nachstehender Tarife im Rückvergütungswege gewährt, und zwar: Tarif, Theil III, Heft 1 und 2 vom 1. September 1893 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband; Tarif, Theil III, 1. Heft vom 1. Dezember 1893, bezw. Theil III, 2. Heft vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch-Ungarisch-Französischen Eisenbahnverband.

Im übrigen sind die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen maassgebend.

Die Rückvergütung erfolgt gegen auf die schliessende Firma als Versender lautende Frachtbrief-Duplikate, welche längstens bis Ende März 1895 vorzulegen sind.

Wien, am 29. Dezember 1893. (57)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Südrussischer Güterverkehr via Woloczysk und Radziwilow. Aufhebung von Spezialtarifen. Mit Gültigkeit vom 1./13. Januar a./n. Styls 1894 treten nachstehende Spezialtarife im obbezeichneten Verkehre ausser Kraft:

Spezialtarif	Nr.	für
1	1	Holz, Bau- und Nutzholz,
2	5	Wolle,
3	6	Wolle { von Odessa-Towarnaja und Sastawa nach Wien Nordbahnhof,
4	7	Häute und Felle,
5	8	Borsten und Thierhaare,
6	9	Talg und Fett,
7	10	Federn,
8	11	Eier und Eigelb,
9	12	Eier,
10	13	Tabak,
11	14	Harz und Theer,
12	15	Terpentin und Terpentinöl.

Mit der Aufhebung der vorstehenden Spezialtarife tritt somit vom genannten Termine ab der ganze Tarif für den Oesterr.-Südrussischen Güterverkehr via Woloczysk und Radziwilow ausser Wirksamkeit.

Wien, am 30. Dezember 1893. (58)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Russischer Grenzverkehr. Aufhebung des Russischen Schnittsatzes im direkten Ausnahmetarife für Wolle. Mit Gültigkeit vom 1. 13. Januar a./n. Styls 1894 tritt der im Abschnitt III des Tarifes für den Oesterr.-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr vom 1. Juli n. Styls 1892 auf Seite 263 enthaltene Russische Schnittsatz per 89 R. 92 Kop. des direkten Ausnahmetarifes für den Transport von Wolle und Kameelhaaren in Partien von 10 000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa-Towarnaja ausser Kraft und bleibt demnach nur der Oesterr. Schnittsatz per 151 fl. 75 kr. Oe. W. von Podwoloczyska (Bahnhof) transit nach Wien Nordbahnhof für Sendungen von Odessa in Gültigkeit.

Wien, am 30. Dezember 1893. (59)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Station Mislitz in den Ausnahmetarif Nr. 1, für Getreide etc.) Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1894 wird die Station Mis-

litz der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. 1 (für Getreide etc.) des Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverbands, Tarifheft 1, mit den für Wien, Staatsbahnhof (St. E. G.) bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Wien, am 30. Dezember 1893. (60)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn Lokal-Personentarif (Ungarische Strecke). Die Ausgabe des in der Nummer 93 vom Jahre 1893 der Vereinszeitung publizirten Nachtrages III zu unserem vom 1. Oktober 1890 ab gültigen Lokal-Personen- und Gepäckstarifes für die Ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn unterbleibt und gelangt statt desselben für die Ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Lokal-Personen- und Gepäckstarif zur Ausgabe, dessen Einführungstermin separat publizirt werden wird.

Budapest, am 28. Dezember 1893. (61)
Die Direktion
der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 15. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritätsanleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3000 *M*: 40 174 341 431 500 517 569 920 934.

Littera B zu 2000 *M*: 1054 1167 1239 1330 1391 1637 1901 2126 2144 2214 2221 2377 2445.

Littera C zu 1000 *M*: 2567 2664 2738 2810 2924 2937 3053 3164 3244 3387 3517 3716 4204 4237 4342 4354 4422 4520 4577 4525 4671 4765 4873 5357 5370.

Littera D zu 500 *M*: 5546 5633 5763 6037 6178 6214 6439 6545 6565 6575 6607 6713 67?3 6768 6786 6797 6798 6837 6839 7043 7244 7360 7695 7766 7785 7875 7898 7994 8047 8486 8795 9047 9222 9239 9329 9347 9478 9562 9876 9890 9948 10351 10662 10759 10809 10900 10917 10959 10975 11005 11213 11242 11313.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. J. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/Main gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinskupons Serie II Nr. 18 bis 20 statt.

Von der 14. Ausloosung (3. Januar 1893) sind zur Einlösung noch nicht präsentirt die Prioritätsobligationen:
Litt. B Nr. 1320 à 2000 *M*,
„ C „ 3324 4902 à 1000 *M*,
„ D „ 7112 7114 8652 11168 à 500 *M*.

Die eingelösten Obligationen nebst den zugehörigen Kupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 4. Januar 1894. (62)
Die Direktion.

5. Verdingungen.

Verding von Kleineisenzeug etc. Die im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen

I.	25 040	Paar Schienen-, Herzstück- und Weichenlaschen,
II.	93 000	Stück Laschenschrauben,
	70 000	„ Hakenschrauben,
	27 000	„ Schwellenschrauben,
	3 500	„ Schrauben für Herzstücke und Radlenker etc.,
III.	204 500	Stück Schienen - Unterlagsplatten,
	85 000	Stück Hakenplatten für den eisernen Querschwellen-Oberbau,
	1 901	Stück Unterlagsplatten zu Herzstücken und Radlenkern,
IV.	200 000	Stück Hakennägel,
V.	83 000	„ Klemmplatten, Schrauben-, Unterlags- und Neigungs-Plättchen,
VI.	41	Stück Flussstahlspitzen zu Schienenherzstücken,
VII.	90	Stück Radlenker und
VIII.	440	„ Gleitstühle zu Weichen

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und die zum Angebot zu **benutzenden** Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben unter Angabe der Hefte Nr. I bis VIII gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von

1,50 *M* für Heft Nr. I oder II,
2,00 „ „ „ „ III,
0,50 „ „ „ „ IV oder VII oder VIII,
0,75 „ „ „ „ V,
1,00 „ „ „ „ VI

bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau

am 20. und 22. Januar 1894,
von Vormittags 10 Uhr ab,

statt. Das Nähere besagen die Angebotsformulare.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. Februar 1894 einschliesslich.

Magdeburg, den 30. Dez. 1893. (63)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Leder, Gewebe-, Polster-, Seiler- und Posamentier- etc. Waaren. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen

Gruppe IV: 150 kg Sohlleder, 750 kg Rind-, Verdeck- und Vachette-Leder, 750 kg Blankleder, 550 kg Fettleder, 1 550 kg Maschinen-Riemenleder und 850 kg Zaumleder,

Gruppe V: 1 100 lfd. m Drell zu Gardinen, 1 350 lfd. m woll. Gardinenstoff, 4 500 lfd. m Plüsch, 1 900 lfd. m Borde, 40 000 Stück Knöpfe, 2 500 Stück Quasten, 6 500 lfd. m Feder- und Façonleinen, 2 500 lfd. m Nessel, 6 000 lfd. m Gurte, 900 lfd. m Naht- und Plattschnur, 1 000 lfd. m Rundschnur, 1 000 kg Waldwolle, 1 350 kg Flachsliderung und Hanf, 950 lfd. m Hanfschläuche, 2 500 lfd. m Verdeckleinen, 12 000 lfd. m Planleinen, 1 200 lfd. m Bremsleine, 750 kg Wollgarn, 60 000 Stück Schmierpolsterkissen, 400 Stück Hut- und Gepäcknetze, 600 qm Linoleum, 3 000 lfd. m Wachstuch und 1 700 qm Filz,

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben unter Angabe der Gruppennummer (IV oder V) gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ für jede Gruppe bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in den vor demselben

am 23. und 24. Januar 1894,
Vormittags 10 Uhr,

stattfindenden Terminen eröffnet. Das Nähere über die Einsendung und Eröffnung der Angebote ergeben die Angebotsformulare.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Februar 1894.

Magdeburg, den 28. Dezember 1893. (64)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Die Lieferung der im Jahre 1. April 1894/95 für die elektrischen Beleuchtungsanlagen des diesseitigen Direktionsbezirkes erforderlichen Kohlenstifte sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Hierzu ist Termin am 24. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse Nr. 36, anberaumt. Die Vertragsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen daselbst Zimmer 1 zur Einsicht aus, dieselben können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach oben bezeichnetem Termin.

Breslau, den 2. Januar 1894. (65)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 32.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 19 —

Nr. 3. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. Januar 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 1 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Ueber das Sehvermögen der Eisenbahn-Betriebsbeamten.

Von Regierungsrath **Schmöckel** in Bromberg.

Eine Frage, welche fast stets auf der Tagesordnung bahnärztlicher Versammlungen zu finden ist und welche voraussichtlich von derselben auch nicht sobald verschwinden wird, betrifft das Sehvermögen der im Betriebe beschäftigten Eisenbahnbediensteten.

Obwohl dieser Angelegenheit von jeher die ihr gebührende Beachtung zu theil geworden ist, sodass schwachsichtige Personen überall vom äusseren Dienste fern gehalten sind, finden sich darauf bezügliche Vorschriften doch weder im Preussischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, noch in den älteren Bahnpolizei-Reglements. Während z. B. das unter dem 27. Juli 1850 (Min.-Bl. der i. V. S. 286) vom Preussischen Handelsminister erlassene darüber ganz schweigt, verlangt das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 3. Juni 1870 (B.-G.-Bl. S. 461) nur, dass „die zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten die zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen“ (§ 74). Erst nach mehreren Jahren hat der Bundesrath auf Grund der Art. 42, 43 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 sowie im Anschluss an die §§ 52, 66 und 68 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 „Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizei-Beamten und Lokomotivführern“ beschlossen, welche vom Reichskanzler unter dem 12. Juni 1878 im „C.-Bl. f. d. D. R.“ S. 364 (Eisenb.-V.-Bl. S. 209) publizirt worden sind.

Danach wird „körperliche Gewandtheit und Rüstigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen“ für die Zulassung zu den Dienstverrichtungen folgender Beamten und der an deren Stelle tretenden Hilfsbeamten verlangt:

Wagenwärter, Bremser, Rangirmeister, Schaffner, Packmeister, Zugführer, Bahnwärter, Weichensteller, Haltestellenvorsteher, Bahnmeister, Stationsvorsteher, -Aufseher und -Assistenten, Lokomotivführer.

Diese Bestimmungen sind nach dem Erlasse des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 16. August 1878 (II. 14635) als Minimalanforderungen aufzufassen, „über welche hinaus höhere Anforderungen zu stellen nicht ausgeschlossen ist.“

In dem ferneren Erlasse vom 15. November 1878 (II [P.] 1221) erklärt derselbe Minister mit Bezug auf die Schlussbemerkung der bezüglichen Bestimmung (unter D.), Inhalts derer es den Landesregierungen vorbehalten bleibt, bei der Anstellung usw. der Beamten mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse von einzelnen Erfordernissen für jeden einzelnen Fall Dispensation zu ertheilen, dass er das Vorhandensein eines normalen Hör- und Sehvermögens bei allen in den bezüglichen dienstlichen Stellungen funktionirenden Beamten bezw. Hilfsbeamten ausnahmslos für geboten erachtet. Demgemäss sollen Beamte, welchen ein objektiv normales Hör- und Sehvermögen nicht beiwohnt, in den betreffenden Stellungen nicht verwendet werden dürfen.

Ferner hatte der Minister mit Rücksicht auf die häufig vorkommenden Fälle der sogen. Farbenblindheit und die grossen Gefahren, welche aus derselben für den Eisenbahn-

betrieb hervorgehen können, unter dem 19. Mai 1877 (II. 9147 V. 4231) bestimmt, dass:

1. die im äusseren Eisenbahndienste, namentlich als Stationsbeamte, Rangirer, Weichensteller, Bahnwärter usw. oder als Lokomotiv- und Zugbegleitungsbeamte anzustellenden Personen zuvor auf ihr Farben-Unterscheidungsvermögen zu prüfen;
2. die bereits in den vorgedachten Dienstzweigen Beschäftigten auf Farbenblindheit zu untersuchen seien, um nachweislich Roth- oder Grünblinde aus Stellen zu entfernen, die das genaue Erkennen und die Beachtung der farbigen Signale erfordern und dass
3. diese Untersuchung mit Rekonvalescenten, wo dies besonders geboten erscheint, namentlich nach Typhus, Kopfverletzungen, Erschütterungen und dergl. sowie allgemein in bestimmten Zeitabschnitten, etwa von 5 zu 5 Jahren, zu wiederholen sei.

Bezüglich der durch die Bahnärzte vorzunehmenden Untersuchungen ist im Erlass vom 11. März 1878 (II. 26574) bemerkt, dass die auf ausführlichen ärztlichen Gutachten beruhenden Ansichten über das anzuwendende Verfahren auseinandergingen. Einerseits seien die Stilling'schen Tafeln als ungeeignet bezeichnet, andererseits die Anwendung von Spektralapparaten, wogegen die Untersuchung mittelst farbiger Wollfäden, Papierschnitzel, Glasstücke und dergl., sowie mittelst je zweier rother, grüner und weisser Signallaternen, welche, in unregelmässiger Anordnung auf etwa 100 Schritt aufgestellt, von dem zu Untersuchenden nach der Reihenfolge der Farben zu bezeichnen sind, empfohlen seien. Bei einfachen Apparaten dieser oder ähnlicher Art könne die Untersuchung durch Beamte und nur in zweifelhaften oder in solchen Fällen, in denen Farbenblindheit konstatirt worden, eine Superrevision durch einen Bahnarzt oder Spezial-Augenarzt stattfinden.

Mittelst ferneren Erlasses vom 31. Januar 1881 (IV. 70. II. P. 6 [a] 508) hat der bez. Minister im Einvernehmen mit dem Reichs-Eisenbahnamt erklärt, dass das Sehvermögen eines auf einem Auge erblindeten Lokomotivführers als ein normales nicht anerkannt, derselbe also in dieser Stellung nicht belassen werden könne.

„Durch die Benutzung beider Augen zum Sehen wird," wie das Reichs-Eisenbahnamt ausführte, „die Auffassung der Tiefendimension in hohem Grade erleichtert und die Anschauung von der Körperlichkeit der Objekte gefördert. Auch bietet das Sehen mit 2 Augen ein wesentliches Mittel zur richtigen Schätzung der Entfernungen. Dazu kommt die Beschränkung des Gesichtsfeldes. Dasselbe ist begrenzt durch die Ebene, welche durch die optische Achse des vorhandenen Auges und den Nasenrücken gelegt werden kann. Ausserhalb dieser Ebene liegende Vorgänge, Gegenstände usw., welche sich auf der Netzhaut des zweiten Auges abspiegeln und unwillkürlich zur Wahrnehmung eines damit versehenen Menschen gelangen würden, entgehen dem Einäugigen. Ist derselbe Lokomotivführer, so erwachsen daraus, namentlich bei dem Dienste auf Bahnhöfen, Bedenken für die Sicherheit des Betriebes."

Während nun farbenblinde Personen als Beamte weder angenommen, noch, wenn die Farbenblindheit sich erst nach ihrer Annahme herausstellte, in ihren Stellen belassen worden sind, ist man bei Beamten, deren Sehschärfe sich im Laufe der Zeit vermindert hatte, weniger peinlich gewesen, indem sich ergeben hatte, dass dieselben, namentlich wenn sie durch Tragen einer Brille ihr Sehvermögen normal gestalteten, unbedenklich die ihnen obliegenden Funktionen weiter zu verrichten imstande waren. Diese Auffassung des nirgend definirten Begriffes des „normalen Sehvermögens" hat sich anscheinend bei allen Deutschen Eisenbahnverwaltungen Bahn gebrochen, so dass sie schliesslich auch an maassgebender Stelle legalisirt worden ist.

Laut der gemäss dem Beschluss des Bundesraths vom 30. Juni 1892 vom Reichskanzler am 5. Juli desselben Jahres erlassenen Bekanntmachung, betreffend die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebsbeamten (R.-G.-Bl. S. 723), welche vom 1. Januar 1893 ab an die Stelle derjenigen vom 12. Juni 1878 getreten sind,

„müssen die sämmtlichen Beamten die für die Wahrnehnehmung der betreffenden Dienstverrichtungen erforderliche Gesundheit, Rüstigkeit und Gewandtheit, sowie ein ausreichendes Hör- und Sehvermögen besitzen" (A. al. 2).

In dem Erlasse vom 23. Juli 1892 (I. [IV., II.] 10164), durch welchen er die neuen Vorschriften im „Eisenbahn-Verordnungsblatt" (S. 163 ff.) mittheilt, macht der Minister der öffentlichen Arbeiten darauf aufmerksam, dass u. a. besonders zu beachten sei in den obenerwähnten Bestimmungen unter A.:

„die Aufnahme allgemeiner Erfordernisse, wobei statt des ‚normalen' nur ein ‚ausreichendes' Hör- und Sehvermögen verlangt ist."

Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, wenn anders der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten als berufener Interpret bundesrathlicher Anordnungen angesehen werden darf, dass die bis zum 1. Januar 1893 vorgeschriebene Anforderung an das Hör- und Sehvermögen der Eisenbahn-Betriebsbeamten seitdem herabgemindert worden ist, indem statt des normalen nur ein ausreichendes vorhanden zu sein braucht.

Damit ergibt sich die Nothwendigkeit einer Aenderung oder doch wenigstens einer Revision der — sei es auf besonderen Anordnungen, sei es auf blosser Uebung beruhenden — bezüglichen Grundsätze und hierzu soll im folgenden ein auf die Erfahrungen zahlreicher Bahnärzte sowie auf die vom Verfasser selbst gemachten Wahrnehmungen gestützter Beitrag geliefert werden. Wir behandeln zunächst das Farben-Unterscheidungsvermögen und sodann die weit weniger geklärte Frage über die Sehschärfe der in den verschiedenen Zweigen des Betriebsdienstes beschäftigten Personen.

I. Das Farben-Unterscheidungsvermögen

ist bei denjenigen Berufen, welche es mit farbigen Signalen und Lichtern zu thun haben, also bei Eisenbahnbediensteten und bei Seeleuten, ein unbedingtes Erforderniss, weil durch das Nichterkennen derselben leicht Unfälle usw. herbeigeführt werden können.

Die Herabsetzung des Farbensinnes von der Farbenschwachsichtigkeit bis zur vollständigen Farbenblindheit, welche übrigens — mit ganz seltenen Ausnahmen — beide Augen betrifft, ist weder zu heilen noch zu verhüten. Zuerst war es nur die angeborene, welche — und zwar hauptsächlich, seitdem ein im Jahre 1875 auf einer Schwedischen Eisenbahn vorgekommener Zusammenstoss auf einen farbenblinden Beamten zurückgeführt worden — das Interesse der Aerzte und Behörden und, nachdem sich herausgestellt hatte, dass sie keineswegs so selten vorkommt, wie man bis dahin geglaubt, auch der Wissenschaft in Anspruch genommen hat.[1])

Seit etwa 30 Jahren ist man darauf aufmerksam geworden, dass diese Anomalie auch durch Krankheiten des Sehorganes, bei denen auch die anderen Sehfunktionen gelitten haben, sowie namentlich infolge von übermässigem Alkohol- und Tabaksgenuss erworben sein kann.

Ausserdem unterscheidet man eine totale und eine partielle Farbenblindheit: die erstere besteht im völligen Fehlen aller Farbenempfindungen; die letztere ist entweder Rothgrünblindheit oder — sehr viel seltener — Blaugelbblindheit. Bei der ersteren wird im Spektrum das rothe Ende ent-

[1]) Näheres bei R. Schirmer in der von Prof. Dr. Eulenburg herausgegebenen „Real-Encyklopädie der gesammten Heilkunde" Bd. 5 S. 209 ff., sowie bei H. Cohn „Lehrbuch der Hygiene des Auges." Wien und Leipzig 1892. S. 735 ff.

weder gar nicht (Rothblinde) oder es wird nicht dunkel gesehen (Grünblinde). Ferner gibt es Personen, welche die Farben richtig empfinden, aber nicht in der Entfernung, in welcher dies Gesunde vermögen. Hier liegt also nicht Farbenblindheit, sondern Farbensinnschwäche vor.

Die beiden über die Farbenempfindung aufgestellten Theorien — die ältere von Young-Helmholtz, die neuere von Hering (vergl. den Ministerialerlass vom 29. Oktober 1879 II. P. 6457/IV. 6596) — kümmern uns hier nicht weiter. Von praktischer Wichtigkeit ist vielmehr die Feststellung der Farbenblindheit auf diesem Gebiet und haben eine Reihe von Methoden fortgesetzt Behörden und Aerzte beschäftigt[2]), ohne dass bisher eine von ihnen als absolut zweckmässig anerkannt worden ist.

Ueber die bekanntesten soll jetzt ein kurzer Ueberblick gegeben werden.

Cohn unterscheidet (a. a. O. S. 743) für praktische Zwecke 3 objektive Methoden:

1. die Wahlproben,
2. die gleichscheinenden Proben,
3. die Kontrastproben.

1. Das neuerdings von Mauthner[3]) mit „Wahlproben" bezeichnete möglichst vollständige Sortiment farbiger Gegenstände, namentlich gefärbte Wollen, hat bereits im Jahre 1837 Seebeck[4]) den zu Prüfenden ungeordnet vorgelegt, um die ihnen gleich oder ähnlich erscheinenden zusammenlegen zu lassen. Diese im Jahre 1877 auf den Namen Holmgren (Upsala)[5]) umgetaufte Methode besteht jetzt darin, dass man „aus dem Seebeck'schen Wollenbündel zuerst eine grüne Farbe herausnimmt und den zu Untersuchenden auffordert, die ihm gleich erscheinenden Farben dazu zu legen; nachher wird nöthigenfalls mit einer Purpurfarbe ebenso verfahren." (Schweigger.) Obwohl die Unzuverlässigkeit dieser Methode in vielen Fällen erkannt, auch von Autoritäten, wie Cohn, Michel, Stilling, Dor und Schmidt nachgewiesen[6]) und obwohl sie bei Abendbeleuchtung gar nicht ausführbar ist, scheint sie in Deutschland, speziell im Eisenbahnfache, noch die allgemein übliche zu sein. Daher erklärt es sich auch, dass in der vom Reichskanzler am 11. Juni 1891 erlassenen Bekanntmachung, betreffend den Nachweis der Befähigung als Seeschiffer und Seesteuermann auf Deutschen Kauffahrteischiffen (R.-G.-Bl. S. 348), bezw. in den für die Untersuchung derselben auf Farbenblindheit festgestellten Grundsätzen „das Holmgren'sche Verfahren unter Benutzung einer Sammlung verschiedenster Lagen Wollbündel" (§ 2) vorgeschrieben ist.

Abgesehen von den bereits geschilderten Uebelständen ist gegen diese Anordnung noch folgendes einzuwenden:

Nach § 1 a. a. O. erfolgt die erste Untersuchung durch einen einzelnen Sachverständigen.

Wenn sich Farbenblindheit ergibt, kann der Untersuchte eine zweite Untersuchung durch eine Kommission von 3 Sachverständigen verlangen, unter welchen sich 1 Arzt befindet. Ergibt sich auch jetzt Farbenblindheit, so kann der Untersuchte nach Ablauf eines Jahres die Wiederholung der Untersuchung verlangen.

Wozu diese Umstände? Es herrscht nicht der geringste Zweifel darüber, dass, wenn jemand wirklich farbenblind ist, er es auch für sein ganzes Leben bleibt!

Da bei der Untersuchung nach der Seebeck-Holmgren'schen Methode Farbenblinde, welche sich darauf eingeübt haben, durchschlüpfen können[7]) — und Beamte an der Eisenbahn sowie im Seedienste haben oft ein begreifliches Interesse daran, sich durch Verschweigen dieses Fehlers im Dienste zu erhalten — so ist es wünschenswerth, dass mindestens in solchen Fällen, wo irgend ein Zweifel obwaltet, noch eine zweite Methode angewendet wird, als welche ganz überwiegend

2. die Prüfung mit den Stilling'schen Tafeln vorkommt, welche zwar umständlich und zeitraubend, dafür aber um so sicherer ist.

Bei diesen gleichscheinenden (pseudo isochromatischen) Proben handelt es sich darum, andersfarbige Buchstaben, Zahlen und Figuren in schachbrettähnlichen Feldern auf bestimmtem Farbengrunde zu erkennen. Die zuerst 1877 erschienenen Tafeln sind allmählich von ihren technischen Mängeln befreit, werden aber von den meisten Aerzten, welche sie angewendet haben, als zu schwierig für wenig intelligente Personen bezeichnet. Auch ist — anscheinend mit Unrecht — behauptet, dass jemand farbentüchtig sein kann, ohne die Stilling'schen Tafeln zu erkennen. Cohn, welcher ein Anhänger dieser Proben geworden ist, hat gleichwohl eine Aenderung daran vorgenommen, indem er Buchstaben mit den Konfusionsfarben in Wolle sticken liess, während Donders, der diese Stickproben einen glücklichen Gedanken genannt, aber an der Technik derselben Anstand genommen hat, statt der Stickereien Stäbchen empfiehlt, die mit gleichscheinenden Wollen umwickelt werden. Aber auch diese und einige weitere Versuche haben sich nicht in vollem Umfange bewährt. Selbst Cohn gibt zu, dass, wenn die Stilling'sche Methode auch alle anderen übertreffe, sofern es sich um Massenprüfungen handelt, sie doch für Einzeluntersuchungen nicht genüge, „weil in ihr nicht Raum gegeben ist für individuelle Verschiedenheiten in den Farbenempfindungen.

3. Die Kontrastproben sind sehr wenig zu Prüfungen benutzt worden, weil es bisher an einer praktisch brauchbaren Methode mangelte.

Der Vollständigkeit wegen mag erwähnt werden, dass man den successiven und den Simultankontrast unterscheidet.

Den ersteren definirt Cohn als „die subjektive farbige Empfindung, welche wir haben, wenn wir von einem farbigen Objekte, das wir 1—2 Minuten angestarrt haben, fortsehen, d. h. das farbige Nachbild, das uns

nach roth: grün,	nach blau: gelb und
„ grün: roth,	„ gelb: blau

erscheint."

Der Simultankontrast (Schatten-, Spiegel- und Florkontrast) ist „die subjektive Empfindung, die wir zugleich mit der dargebotenen Farbe haben, falls inmitten der letzteren objektive Farblosigkeit hervorgerufen wird."

In Verwerthung dieses Simultan- und zwar speziell des Florkontrastes hat Pflüger in seinen Tafeln zur Bestimmung der Farbenblindheit eine allem Anscheine nach recht wichtige Methode geschaffen. Es handelt sich dabei darum, durch ein deckendes Florpapier Buchstaben und Zahlen zu erkennen, welche grün erscheinen. Falls diese Methode volle Sicherheit ergeben sollte, so würde sie die einfachste und deshalb die am meisten zu empfehlende sein.

Aus dieser Darstellung dürfte hervorgehen, dass wir zur Zeit eine allen Ansprüchen genügende Methode der Prüfung nicht haben und dass deshalb in zweifelhaften Fällen mehrere Methoden zu wählen sind. Es ist zu erwarten, dass die vereinten Bemühungen der Bahnärzte, deren Gewissenhaftigkeit von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen die Art und Weise der Ermittelung Farbenblinder überlassen ist, im Laufe der Zeit diese Frage durch einheitliche Regelung, welche seiner Zeit vom Reichs-Eisenbahnamt angebahnt worden ist (Erlass vom 22. März 1887 Nr. 2304), zum Abschluss bringen werden.

---

[2]) Näheres in Cohn's „Studien über angeborene Farbenblindheit." Breslau. 1879.

[3]) „Prüfung des Farbensinns." Wiesbaden. 1879.

[4]) „Ueber den bei manchen Personen vorkommenden Mangel an Farbensinn", in Poggendorf's Annalen, II. Bd. 12. S. 177 ff. Leipzig. 1837.

[5]) „Ueber Farbenblindheit in Schweden" im Centralblatt für Augenheilkunde. 1878. S. 201 ff.

[6]) Der Bahnarzt Dr. Schmitz in Cleve hat unter 108 Personen, welche nach Stilling's Probe farbenblind waren, 14 d. h. 13 % gefunden, welche die sogen. Holmgren'sche Probe richtig bestanden hatten.

[7]) Vergl. noch Cohn a. a. O. S. 745 ff.

Unter allen Umständen möchte es sich übrigens empfehlen, dass die Bahnärzte stets selbst auf Farbenblindheit untersucht werden.

Zu einer Untersuchung der höheren technischen Eisenbahnbeamten in Bezug auf ihr Hör- und Sehvermögen, welche gelegentlich einmal angeregt worden, hat sich eine zwingende Veranlassung bisher nicht herausgestellt. (Vergl. § 68 Abs. 1 der Betr.-O. vom 5/7. 1892, R.-G.-B. S. 691.)

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die Strecken Ragnit-Klapaten (7,01 km) und Rautenberg-Naujeningken (9,31 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, welche am 15. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins – vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Zu dem Verzeichniss Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins der I. und zu dem Verzeichniss Nr. 73 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) der II. Nachtrag herausgegeben worden.

VI. Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen. Der vorbezeichnete Nachtrag ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig eingeführt worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Kilometerzeiger Nr. 23 (Mecklenburgische Südbahn), Nr. 57 (K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 93 (Lüttich-Mastrichter Eisenbahn) neu, zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (K. K. priv. Südbahngesellschaft) der II., zu dem Kilometerzeiger Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) der VI., zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) der IV., zum Kilometerzeiger Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) der XII., endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der I. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 23, 57 und 93 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den I. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern die in der Zeit vom 1. Januar 1893 bis einschl. Dezember 1893 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4189 vom 2. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4332 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 4398 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 4407 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. d. Mts.)

Nr. 4437 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VI. Nachtrag zu dem Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 17 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 18 vom 5. d. Mts. an den Herrn Vorsitzenden des Preisausschusses und an die vorsitzenden Verwaltungen der übrigen ständigen Ausschüsse des Vereins, betreffend die ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr 19 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Monat November 1893.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November 1893 ergibt für die 70 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 944,06 km, folgendes: Im Monat November 1893 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 22 387 270 *M.* oder 326 282 *M.* weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 601 *M.* oder 2,59 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 76 754 910 *M.* oder 1 584 625 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 028 *M.* oder 0,90 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende November 1893 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 204 599 710 *M.* oder 7 319 755 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 6 827 *M.* oder 2,51 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 491 894 124 *M.* oder 25 160 578 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 16 124 *M.* oder 4,15 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 60 657 690 *M.* oder 1 576 505 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 665 *M.* oder 1,63 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 114 503 275 *M.* oder 6 321 639 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 16 173 *M.* oder 4,77 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. November die Strecken Ottmachau-Barzdorf 13,92 km (Königliche Eisenbahndirektion in Breslau), Fordon-Unislaw 18,98 km und Rautenberg-Pillkallen 18,86 km (Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg), Bockhorn-Grabstede 2,89 km (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen) und Piepenburg-Regenwalde 13,88 km (Altdamm-Colberger Eisenbahn); am 6. November die Strecke Floh-Seligenthal-Kl.-Schmalkalden 4,25 km (Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. d. Mts. werden im Betriebsamtsbezirke Königsberg i/Pr. die 7,0 km lange Strecke Ragnit-Klapaten und die 9,3 km lange Strecke Rautenberg-Naujeningken (Fortsetzung der Bahnstrecken Tilsit-Ragnit und Stallupönen-Rautenberg) mit den Stationen Klapaten und Naujeningken für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Von der Gesammtstrecke Tilsit-Stallupönen bleibt alsdann noch die 10,2 km lange Strecke Klapaten-Naujeningken uneröffnet.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die Station Liebenthal ist am 1. d. Mts. in eine Eisenbahnagentur (Haltestelle) mit Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr umgewandelt worden

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. sind die Personenhaltepunkte Gr.-Neudorf, Gute Herberge, Hermsdorf, Kleschkau, Wiedau, Wierzchoslawice sowie die für den Wagenladungsverkehr eingerichteten Haltestellen Broddydamm und Kleparz auch für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Wernshausen-Schmalkalden zwischen den Stationen Niederschmalkalden und Auehütte neu errichtete Haltepunkt Mittelschmalkalden wird am 15. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet werden (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt S. 24).

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Bromberg. Vom 15. d. Mts. ab führt die an der Bahnstrecke Gnesen-Nakel belegene Haltestelle Melschin die Bezeichnung „Hohenau i/P.".

Kreis Oldenburger Eisenbahn.

Das im laufenden Steuerjahre kommunalabgabepflichtige Reineinkommen der Kreis Oldenburger Eisenbahn aus dem Etatsjahre 1892/93 ist auf 88 400 *M.* festgestellt worden.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Im Jahre 1892 befanden sich im eigenen Betriebe der Gesellschaft 8 Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 165.53 Kilometer, welche theils in Sachsen-Weimar, theils in Württemberg und Bayern belegen sind; es sind dies: die Feldabahn (Salzungen-Kaltennordheim, Dorndorf-Vacha) 44,09 km (schmalspurig), die Lokalbahnen Ravensburg-Weingarten 4,18 km (schmalspurig), Sonthofen-Oberstdorf 13,42 km, Oberdorf b/B.-Füssen 30,62 km, Stadtamhof-Donaustauf (Walhallabahn) 8,79 Kilometer (schmalspurig), Murnau - Garmisch - Partenkirchen 25,18 km, Fürth-Zirndorf-Cadolzburg 12,85 km und München-Wolfrathshausen (Isarthalbahn) 26,40 km.

Der Betrieb der Deutschen Linien wird in Regie seitens der Lokalbahn-Aktiengesellschaft direkt geführt, der Betrieb der Ungarischen Linien hingegen ist an die Königlich Ungarische Staatseisenbahn auf Grund von Betriebsverträgen auf Konzessionsdauer verpachtet. Der Betrieb der beiden Oesterreichischen Linien Ischl-Strobl und Salzburg-Mondsee wird seitens der Salzkammergut - Lokalbahn - Aktiengesellschaft geführt.

Die sämmtlichen im Betriebe der Gesellschaft befindlichen Deutschen Linien haben sich im Berichtsjahre in vollständig normaler Weise entwickelt, auch die Linien in Oesterreich-Ungarn haben eine grössere Verkehrsentwickelung gezeigt und höhere Einnahmen gebracht.

Nach dem Jahresbericht betrug im Jahre 1892 die Gesammteinnahme der im eigenen Betriebe gestandenen Deutschen Bahnen 1 124 069 *M*, welcher eine Betriebsausgabe von 544 670 *M* = 48,5 % der Einnahme gegenüberstand. Der Reingewinn betrug 609 078 *M*. Nach Ausstattung des Reservefonds mit 30 454 Mark, der Vertheilung einer Dividende von 4 % an das 6 250 000 *M* betragende Aktienkapital mit 275 000 *M* und der persönlichen Gewinnantheile mit 48 841 *M*, verblieben 254 783 Mark, welche nach dem Beschlusse der Generalversammlung zur Vertheilung einer Superdividende von 2,5 % mit 171 875 *M* und zur Ausstattung der Ruhegehaltskasse mit 10 000 *M* verwendet worden sind, während der Rest von 72 908 *M* auf neue Rechnung übertragen worden ist.

Für das Jahr 1891 gelangte gleichfalls eine Dividende von 6,50 % zur Vertheilung.

Strausberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die von der Strausberger Eisenbahn - Aktiengesellschaft betriebene, 6,2 km lange, vollspurige Eisenbahn Strausberg Stadt-Strausberg Ostbahnhof ist gemäss der §§ 1, 3 und 13 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892, unter dessen Vorschriften sie steht, von dem Eisenbahnbau - Unternehmer H. Duhm zu Berlin erbaut. Zum Bau und Betriebe derselben sind Aktien zum Nennwerthe von 500 *M* im Gesammtbetrage von 330 000 *M* ausgegeben. Hauptaktionäre sind die Stadtgemeinde zu Strausberg mit 140 000 *M*, der Kreis Oberbarnim mit 34 000 *M* und die Provinz Brandenburg mit 55 000 *M*. Die Bahn wurde unter dem 2. März 1893 dem damaligen Gründungskomitee der Gesellschaft konzessionirt und am 17. August 1893 eröffnet. Die Bahn vermittelt den Personen- und Güterverkehr zwischen der Stadt Strausberg und der gleichnamigen Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, an welche die Bahn angeschlossen ist. Güterwagen gehen ohne Umladungen unmittelbar über.

Zwischenstationen sind nicht vorhanden, jedoch werden in nächster Zeit 2 Haltepunkte und im Frühjahr ein dritter eröffnet werden. Der erste Haltepunkt „Landhaus" wird bei Kilometer 0,9, der zweite, erst im Frühjahr zu eröffnende „Schlagmühle" bei Kilometer 2,1 und der dritte „Heegermühle" bei Kilometer 3.4 eröffnet werden. — Alle 3 Haltepunkte sollen einen besseren Verkehr zu den ihnen benachbarten Vergnügungslokalen ermöglichen und namentlich auch den in ihrer Nähe wohnenden Kindern den Schulbesuch erleichtern.

Die Betriebseinnahmen sind bis jetzt sehr günstige und es gibt die Verwaltung der Hoffnung Raum, dass sich die Betriebseinnahmen im Sommer durch den bedeutenden Touristenverkehr, welchen die reizend gelegene Stadt mit ihrer herrlichen Umgebung hat, mehr als verdoppeln werden.

Bücherschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Monatlich ein Heft von etwa 50 Seiten mit Abbildungen, Karten usw. Verlag von Julius Springer in Berlin N., Monbijouplatz 3. Preis des Jahrgangs von 12 Heften 10 *M*.

Die Zeitschrift will nach dem uns vorliegenden Prospekte allseitige Auskunft geben über den Stand der Kleinbahnunternehmungen, ihre Begründung, Finanziirung, ihre Einrichtungen, ihren Betrieb und das für sie geltende Recht. Es sollen zu diesem Zwecke insbesondere für Preussen fortlaufende Uebersichten über die Genehmigungen und die Unternehmer von Kleinbahnen, ihre finanzielle Grundlage, die etwaige Betheiligung des Staates oder der Gemeinden an der Finanziirung, die Bahnlinie, Bauart, insbesondere Spurweite, eigenartige Konstruktionen von allgemeinerem Interesse, Betriebsart, insbesondere Betriebskraft, wichtige richterliche und sonstige Entscheidungen usw., veröffentlicht und in Verbindung hiermit die Betriebsergebnisse der Kleinbahnunternehmungen thunlichst nach den Berichten der Verwaltungen selbst mitgetheilt werden. Ferner besteht die Absicht, alle wichtigeren Vorgänge auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens in den übrigen Deutschen Staaten und im Auslande regelmässig zu veröffentlichen. Endlich soll die Zeitschrift einen Sammelpunkt bilden für wissenschaftliche Arbeiten über alle Zweige des Kleinbahnwesens nach seiner technischen, wirthschaftlichen und rechtlichen Seite und zu diesem Zwecke auch regelmässige Uebersichten über die Litteratur auf diesem Gebiete, verbunden mit Besprechungen wichtigerer litterarischer Erscheinungen, enthalten.

Das uns vorliegende erste Heft enthält folgende Abhandlungen:

Die Aufgaben der Zeitschrift für Kleinbahnen von Ministerialdirektor Brefeld (Berlin); Ueber die Anlagekosten der Kleinbahnen von Regierungs - Baumeister Fränkel (Breslau); Die Kleinbahnen und ihre Entwickelung in den Vereinigten Staaten von Amerika von Direktor Dr. Kollmann (Frankfurt a/M.).

Ferner enthält das Heft eine demnächst regelmässig fortzusetzende Uebersicht über die seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 bis zum 1. Oktober 1893 genehmigten und zur Genehmigung vorgelegten Kleinbahnprojekte in Preussen.

Sodann folgen Abdrücke des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 nebst Ausführungsbestimmungen, sowie eines Ministerialerlasses vom 7. Dezember 1893, betreffend Tarifermässigungen für Kleinbahnen; zum Schluss: Kleinere Mittheilungen über ausländische Drahtseil- und Strassenbahnen und Besprechungen der in den letzten Monaten erschienenen Werke über Kleinbahnen.

Das vorliegende Heft entspricht somit vollständig dem für die neue Zeitschrift aufgestellten Programm und sehen wir dem Erscheinen der weiteren Hefte mit regem Interesse entgegen.

Das trefflich redigirte Blatt wird jedenfalls dazu beitragen, das allseitige Interesse an dem Ausbau des Kleinbahnnetzes noch mehr zu wecken und zu beleben und damit die weitere Entwickelung der neuen Verkehrsstrassen zu fördern.

Kalenderschau.

Engelmann's Kalender für Eisenbahnbeamte 1894. Württembergische Ausgabe.

Der zweite Jahrgang dieses Kalenders, dessen Redaktion wieder Finanzassessor Schall bei der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen übernommen hat, ist erschienen. Die Redaktion hat sich nicht darauf beschränkt, den reichen Inhalt des ersten Jahrgangs unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Aenderungen zu wiederholen, sie hat vielmehr eine vollständige Neubearbeitung des gesammten Stoffes und eine mehr systematische Ordnung desselben eintreten lassen. Ausserdem hat der Inhalt eine wesentliche Bereicherung durch Hinzufügung neuer Abschnitte über die grundlegenden Bestimmungen für den Bau und Betrieb der Württembergischen Staatseisenbahnen, Eisenbahnbaugesetz, Aufsichtsrecht des Reichs, Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen, Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands, Verwaltung der Eisenbahnpolizei, Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands usw. erfahren. Besondere Sorgfalt wurde dem Abschnitt über die Rechtsverhältnisse der Beamten durch Hinzufügung weiterer auf diese Materie sich beziehender Bestimmungen geschenkt. Die beigegebene Dienstaltersliste ist auf das Unterpersonal ausgedehnt, auch sind mehrere neue Tabellen beigefügt worden, so z. B. eine Lohntabelle, eine Uebersicht über die Lohnverhältnisse der ständigen und unständigen Arbeiter im Stations-, Expeditions-, Zugs- und Streckendienst. Die Seitenzahl ist von 327 im ersten Jahrgang auf 367 angewachsen. Der Kalender ist mit dem Bildniss des Präsidenten des Staatsministeriums, Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten Dr. Freiherrn von Mittnacht geziert.

Die überaus günstige Aufnahme, welche die erste Ausgabe des Kalenders in den Kreisen der Württembergischen Eisenbahnbeamten erfahren hat, wird ohne Zweifel auch dem zweiten Jahrgang zu theil werden, um so mehr, als der Preis trotz des vermehrten Inhalts ermässigt werden konnte.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Am 15. Januar 1894 werden die an der Neubaustrecke Ragnit - Pillkallen gelegenen Stationen Klapaten und Naujeningken für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh-, Fahrzeug- und Güterverkehr eröffnet.

Der Frachtberechnung werden im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie im Bromberg-Sächsischen Verbande bis zur Eröffnung der Schlussstrecke Klapaten-Naujeningken die Entfernungen
von Tilsit unter Zuschlag von 21 km für Klapaten und
von Stallupönen unter Zuschlag von 46 km für Naujeningken
zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 31. Dezember 1893. (66)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt Am 15. Januar 1894 wird der an der Bahnstrecke Wernshausen-Schmalkalden zwischen den Stationen Niederschmalkalden und Auehütte neu errichtete Haltepunkt
Mittelschmalkalden
für den Personenverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden sämmtliche auf der Strecke Wernshausen - Schmalkalden verkehrenden Personenzüge an dem neuen Haltepunkt nach Bedarf anhalten. Der Fahrkartenverkauf findet durch den Zugführer statt.

Erfurt, den 1. Januar 1894. (67)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. Januar 1894 ab wird der auf der Bahnstrecke Praust-Carthaus zwischen Praust und Straschin-Prangschin neu eingerichtete Personenhaltepunkt Gischkau für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass für den Verkehr von Gischkau Fahr- und Rückfahrkarten nach Dirschau, Hohenstein i. Westpr., Danzig lege Thor und den Stationen der Strecke Praust-Carthaus verausgabt werden. Gepäckstücke werden von Gischkau unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Die Abfahrt der Züge von Gischkau erfolgt:
in der Richtung nach Praust:
Zug 609 um 6 Uhr 53 Min. Vorm.
„ 617 „ 1 „ 18 „ Nachm.
„ 613 „ 6 „ 50 „ „
in der Richtung nach Carthaus:
Zug 612 um 7 Uhr 37 Min. Vorm.
„ 618 „ 2 „ 12 „ Nachm.
„ 616 „ 8 „ 46 „ „

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 3. Dezember 1893. (68)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Mit Bezug auf § 14 des Vereins-Wagenübereinkommens wird bekannt gegeben, dass gestern Abend die Eisenbahn-Schiffbrücke bei Maximiliansau und heute Vormittag diejenige bei Speyer wegen Eisgangs abgefahren worden ist. (69)

Ludwigshafen a. Rh., 4. Januar 1894.
Die Direktion.
v. Lavale.

3. Güterverkehr.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-Westliche Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1894 treten in dem obenbezeichneten Vieh- etc. Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in ganzen Ladungen zwischen Elberfeld und Hagen (E. D. B. Elberfeld) einerseits und Letschin und Wriezen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 29. Dezember 1893. (MG70)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Altona-, Hannover-, Oldenburg-Berlin bezw. -Breslau, Berlin-Breslau-Güterverkehr für den Binnenverkehr des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin. Die am 1. November 1893 eingeführten Ausnahmesätze für rohe Baumwolle von den Deutschen Seehäfen nach Sagan und Grünberg werden mit dem 20. Februar 1894 wieder aufgehoben.

Berlin, den 6. Januar 1894. (MG71)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April 1894 werden die im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Hannover bestehenden Ausnahmesätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II nach Alexandrowo trans. und Wirballen und für Eisen etc. des Spezialtarifs II nach Eydtkuhnen, ferner die im Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau für Eisen etc. des Spezialtarifs I und II nach Eydtkuhnen loco und trans. bestehenden Ausnahmetarife, mit Rücksicht auf die in den besonders herausgegebenen Transittarifen nach Alexandrowo und Eydtkuhnen enthaltenen niedrigeren Eisen-Ausnahmesätze, aufgehoben.

Bromberg, den 31. Dezember 1893. (72)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Eisenbahn-Verband. Mit dem 1. Februar 1894 werden die Stationen Meuselwitz, Grossröda, Dobitschen, Grossbraunshain, Frankenau, Grossenstein i. S. A und Beerwalde der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 2. Januar 1894. (73)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Getreideverkehr von Russland über Mlawa - Illowo. Mit Gültigkeit vom 22. Dezember 1893/3. Januar 1894 tritt zu dem am 1./13. August 1893 eingeführten Ausnahme-Exporttarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 1 in Kraft. Exemplare desselben sind bei den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zum Stückpreise von 0,10 ℳ zu haben.

Danzig, den 3. Januar 1894. (J74)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc im Preussisch-Russischen Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel vom 1./13. August 1893 ist mit Gültigkeit vom 3. Januar d. J. n. St. der 2. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält direkte Frachtsätze von den Stationen der Strecken Mohilew-Lipkani und Oknitza-Bjelzy der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau und Memel und ist zum Stückpreise von 5 ₰ auf der hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof käuflich zu haben. Die Beträge, welche nachzuzahlen sind, falls die Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr nicht rechtzeitig beigebracht werden, sind auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren. (H&V75)

Direktion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 ist ein neues „Transportreglement der Schweizerischen Eisenbahnen“ erschienen, durch welches jenes vom 1. Juli 1876 (Neuausgabe vom 1 August 1891) aufgehoben und ersetzt wird.

Durch das neue Transportreglement, welches, wie das seitherige, auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und der Schweiz über die Basler Verbindungsbahn, sowie im Verkehr zwischen Waldshut und der Schweiz über Coblenz gültig ist, enthält u. a. auch ein neues Schweizerisches Frachtbriefformular.

Soweit in den Gütertarifen für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen anderseits das Transportreglement vom 1. Juli 1876 (Neuausgabe vom 1. August 1891) genannt ist, wird das Datum in „1. Januar 1894“ geändert.

Das neue Transportreglement kann von der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn in Zürich bezogen werden.

Karlsruhe, den 4. Januar 1894. (76)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Verkehr Bromberg-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit werden die an den Neubaustrecken Marienburg - Maldeuten, Elbing-Osterode, Fordon-Culmsee und Rautenberg - Pillkallen gelegenen Stationen Alt - Dollstädt, Blumenau, Christburg, Damerau (Kr. Culm), Eschenhorst, Gr. Hanswalde, Gr. Waplitz, Liebemühl, Markushof, Miswalde, Nawra, Ostrometzko, Pollwilten, Rautenberg, Saalfeld i. Ostpr., Schorellen, Schroop, Troop, Unislaw, sowie die Stationen Pischnitz, Pritzig und Zielen des Direktionsbezirks Bromberg in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 5. Januar 1894. (77)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Adlershof. Vom 8. Januar 1894 ab gelangen auf der zwischen den Stationen Berlin Görlitzer Bhf. und Grünau gelegenen Station Adlershof auch Stückgüter im Einzelgewicht von über 250 kg zur Abfertigung; zugleich werden die daselbst hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehenden Beschränkungen aufgehoben.

Berlin, im Januar 1894. (78MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reexpeditionstarif für Flachs usw. ab Königsberg i/Pr. und ab Elbing vom 13. April 1893. Zur Vermeidung von Irrthümern wird zur Kenntniss gebracht, dass für diejenigen Flachssendungen usw., welche von Memel nach Königsberg i/Pr. bezw. Elbing befördert werden und von hier reexpedirt werden sollen, nur die

Frachtsätze der Tariftabelle I zur Anwendung kommen.
Bromberg, den 4. Januar 1894. (79)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Königlichen Militär-Eisenbahn tritt am 1. Februar k. J. an Stelle des bisherigen Tarifs nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt vom 1. September 1885, ferner an Stelle der Frachtsätze für die Stationen der Königlichen Militärbahn im Ausnahmetarif nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau usw. vom 1. Oktober 1884 und der am 10. Mai d. J. eingeführten Frachtsätze für Hochofenkoks nach Gotha usw. ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält u. a. theilweise Ermässigungen, theilweise auch vereinzelte geringe Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Erfurt. Nur die Sätze der Stationen Zossen, Baruth und Clasdorf erfahren beträchtlichere Erhöhungen bis zu 0,062 *M.* für 100 kg. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. April 1894. Neu aufgenommen in den Tarif sind eine grössere Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, sowie die Stationen Berlin, Mahlow, Marienfelde und Zossen der Militärbahn. Die theilweise ermässigten Frachtsätze nach den Stationen Gera (Reuss), Leipzig, Plagwitz-Lindenau und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt finden auch auf die Stationen Gera, Leipzig II (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn Anwendung. Die im neuen Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt. Druckabzüge des Tarifs sind zum Preise von 30 ₰ für das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.
Berlin, den 31. Dezember 1893. (MG80)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 10. d. Mts. erscheint der Nachtrag VI, welcher u. a. Frachtsätze für Eisenerz etc. von den Stationen Löhne (Westfalen) und Mesum, sowie für Kokskohlen von Piesberg und Rüttenscheid enthält.
Köln, den 5. Januar 1894. (81)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Einführung eines Ausnahmetarifes für Eisenbahn-Fahrzeuge von Süddeutschen Stationen nach Suczawa, Predeal und Verciorova. Mit 1. Februar 1894 gelangt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen (Lokomotiven und Tendern, Personen- und Güterwagen) als Frachtgut von Stationen der Bayer. Staatseisenbahnen, der Württemb. Staatseisenbahnen, der Badischen Staatseisenbahnen, der Pfälz. Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn, der Main-Neckarbahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Luxemburg. Wilhelmsbahn nach den Stationen Suczawa, Predeal und Verciorova zur Einführung.
Der Tarif kann bei den betheiligten **Eisenbahnverwaltungen**, beziehungsweise Stationen zum Preise von 0,20 *M.* = 10 kr. Oe. W. bezogen werden.
Wien, am 1. Januar 1894. (82)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art, Russischer Provenienz, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Brody	234 ₰
„ Podwoloczyska	254 „
„ Nowosielitza	316 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Brody	229 ₰
„ Podwoloczyska	249 „
„ Nowosielitza	311 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Brody	265 ₰
„ Podwoloczyska	285 „
„ Nowosielitza	347 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 5. Januar 1894. (83)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Verdingung. Das Aufhauen der Feilen für die Königlichen Hauptwerkstätten im diesseitigen Verwaltungsbezirke soll im Wege der öffentlichen Verdingung vom 1. April 1894 ab auf 5 Jahre neu vergeben werden.
Zum Aufhauen werden ungefähr gelangen:

für Hauptwerkstatt	mit grobem Hieb kg	mit feinem Hieb kg
Buckau	10 900	2 100
Stendal	5 000	900
Halberstadt	3 130	580
Potsdam	7 000	1 000
Berlin L. Bhf.	5 000	250
Braunschweig	6 000	900

Dafür, dass das vorstehende Quantum auch wirklich erreicht wird, kann eine Garantie selbstredend nicht übernommen werden.
Lieferungsbedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1—10, Zimmer 109, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 *M.* bezogen werden.
Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Feilhauerarbeiten"
versehen, zu dem auf
Dienstag, den 30. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr
anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.
Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.
Magdeburg, den 4. Januar 1894. (84)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Betriebsmaterialien. Gruppe II und III. Die im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen:

Menge	Material	Gruppe
17 200 kg	grüne Seife	Gruppe II
1 800 „	weisse Riegelseife	Gruppe II
24 000 „	Soda	Gruppe II
13 500 „	Talg	
170 000 kg	raffinirtes Rüböl	
450 000 „	rohes Rüböl	Gruppe III
900 000 „	Petroleum	Gruppe III
210 000 „	Mineral-Schmieröl (Sommeröl)	Gruppe III

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen und die zum Angebot zu **benutzenden** Formulare liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ für Gruppe II und von 60 ₰ für Gruppe III bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote für Gruppe II findet am 25. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr, die der Angebote für Gruppe III am 26. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr, im vorbezeichneten Büreau statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 21. Februar 1894.
Magdeburg, den 2. Januar 1894. (85)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Presskohlen. Die bis zum 15. März 1894 noch erforderlichen 100 000 kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote findet im vorgenannten Büreau am 16 Januar 1894, Vormittags 10 Uhr, statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. Januar 1894.
Magdeburg, den 5. Januar 1894. (86)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Schiebebühne von 16,200 m Grubenbreite für Bahnhof Tilsit verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 42 sind gegen freie Einsendung von einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 43 bis 47 gewünscht werden, so sind im ganzen 3,50 *M.* einzusenden. Die Angebote sind bis zum 23. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen.
Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.
Bromberg, den 6. Januar 1894. (87)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Schreibmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen Schreibmaterialien als:

Aktendeckel, Kanzlei-, Konzept- und Packpapier, sowie Stahlfedern

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im genannten Büreau am 29. Januar 1894, Vormittags 10 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 16. Februar 1894.

Magdeburg, den 4. Januar 1894. (88)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterial. Für den Verkauf von alten Stahl- und Eisenschienen, Hartgussherzstücken, Guss- und Flussstahlherzstücken, Weichenzungen von Stahl und Eisen, alten Laschen, altem Eisen, Zink und Kupferniederschlag ist Termin auf Dienstag, den 23. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Amtsgebäude Am Bahnhof Nr. 1 angesetzt.

Die Verkaufsbedingungen können in unserm Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 25 ₰ von demselben bezogen werden.

Gebote sind verschlossen und porto- und abtragsfrei mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum obigen Termine einzureichen Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.

Halle a/S., den 5. Januar 1894 (89)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Zu verkaufen zu mässigen Preisen:

a) gebrauchte Drehscheiben mit schmiedeeisernen Hauptträgern, ohne Belag, theilweise demontirt
1 à 5 m Durchm. für 500 Ctr. Tragkr., ca. 95 Ctr. schwer, lagert in Station Monsheim,
1 à 11 m Durchm. für 1000 Ctr. Tragkr., ca. 220 Ctr. schwer, lagert Mainz, Baumagazin;

b) gebrauchte Schiebebühnen, lagern Mainz Baumagazin,
1 Planschiebebühne, 7,9 m lang, auf 3 m Breite mit Riffelblech abgedeckt, ca. 165 Ctr. schwer,
2 Planschiebebühnen à 5,5 m lang, ohne durchgehende Abdeckung, je ca. 80 Ctr. schwer.

Näheres bei der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn zu Mainz. (90)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Schluss vom Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
166	—	—	1	Kollo	Sprungfedern —	23	166	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
167	—	—	3	Stäbe	Stahl —	92	167	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
168	—	—	1	Bund	24 Bund Stränge —	—	168	Kufstein	Bayerische Stsb.	
169	—	—	1	—	Stuhlbein zu einem Strohstuhl	—	169	Nienburg	K. E.-D. Hannover	
170	—	—	1	—	Tischständer von Rohrgeflecht zu einem Blumentisch	2,5	170	Stargard i. P.	K. E.-D. Bromberg	
171	—	—	1	Sack	1 Unterbett — 1 Oberbett — 1 Kopfkissen — 1 Bettlaken —	16	171	Tilsit	„	
172	—	—	1	—	Wagenfeder —	18	172	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
173	—	—	25	Kolli	Wagenausrüstungsgegenstände	—	173	Düren	Linksrh. Köln	
174	—	—	1	—	Wagenschlüssel —	—	174	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
175	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	7	175	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
176	—	—	1	Pack	6 Zinkeimer —	11	176	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Fahnen-Fabrik von Franz Reinecke in Hannover bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 1. Jahrgang 1894. Berlin, am 10. Januar 1894.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	504581	1	Kübel	Margarine —	?	1	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
2	A H	4	1	Ballen	Korkholz —	90	2	Lübeck, Güterverwaltung	Lübeck-Büchener	auf der freien Strecke bei Oldesloe gef.
3	A N	3304	1	Kiste	Bimstein —	6	3	Strassburg	Elsass-Lothring.	
4	A W	687	1	Ballot	Leder —	22	4	Kempten	Bayerische Stsb.	
5	B	—	1	Korb	Eisenwaaren —	45	5	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
6	B	3	1	Kiste	geräucherte Aale —	4,5	6	Berlin H. L.	„	beschr.: Berlin.
7	B	—	1	Kollo	Feigen —	13,5	7	Diest	Grand Central Belge	
8	B & H	9544	1	Sack	Farbholz —	51	8	Durlach	Badische Stsb.	
9	B M H K	—	1	Ballen	Drahtstifte —	11	9	Rheydt	Linksrh. Köln	
10	B S	616 625	2	Kisten	Cigarrenkisten —	72	10	Detmold	K. E.-D. Hannover	
11	B S	—	1	Sack	Holzstoff —	39	11	München S. B.	Bayerische Stsb.	b. Schuppenrevision.
12	C B	12518	1	Kiste	leer —	30	12	Osnabrück	K. E.-D. Hannover	
13	C C C B S	—	1	Kollo	Kupfer —	8	13	Wolnzach	Bayerische Stsb.	
14	C D	8318	1	Verschlag	Badewannen —	31,5	14	Bremen W. B.	K. E.-D. Hannover	
15	Cfl	15876	1	—	Wagendecke —	—	15	Friedrichsthal	Linksrh. Köln	
16	C Pf	413	1	Bierfass	leer —	23	16	Freiburg	Badische Stsb.	
17	C U	—	1	Kiste	ger. Fische —	6	17	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
18	D	3069	1	„	leer —	18	18	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
19	D G K	unleserlich	1	„	frische Fische —	110	19	Briesen W. P.	K. E.-D. Bromberg	für 2,60 ℳ verkauft.
20	D H H & C	5332	1	Gebinde	leer —	11	20	Kiel	K. E.-D. Altona	Neumünster.
21	E C	5	1	Pack	Betten —	19	21	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
22	F	1	1	Fässchen	Sardinen —	4	22	Tirschenreuth	Bayerische Stsb.	
23	F	715	1	Sack	Getreide —	49	23	Augsburg	„	
24	F K	202	1	Fässchen	leer —	5	24	Sigmaringen	Württemberg. Stsb.	
25	F S	7214/15	2	Kisten	anscheinend Bilder unter Glas	61	25	Blankenberg	Meckl. Friedr. Frzb.	bekl.: Hannover-Blankenburg.
26	G C	—	1	Pack	Strohpapier —	22	26	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
27	G C	1575	1	Ballen	Korken —	35	27	Elberfeld	„	
28	G M	5850	1	Btl.	Kaffee —	20	28	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
29	G R	4	1	Kiste	Militärkleider mit dem Zeichen B. K. G. R. 4	105	29	Wartenburg	K. E.-D. Bromberg	
30	H	—	15	—	Lithographiesteine	—	30	Anvers Süd	Grand Central Belge	
31	H T	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	31	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
32	J D	301	1	Kiste	Feuerzeug —	11	32	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
33	*F.*	3831	1	„	Kaffeesurogat —	31,5	33	Soest	K. E.-D. Hannover	
34	J J B	9332	1	Fass	Branntwein oder Essig	64	34	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
35	J L	10407	1	„	Oel —	224	35	Rheydt	„	
36	J K u. A R S	27 26013	1	Kiste	leer —	8	36	Melle	K. E.-D. Hannover	
37	K	—	1	—	Gasrohr —	18	37	Karlsruhe	Badische Stsb.	
38	K W E	2	1	Kohlensäurecylinder	leer —	27	38	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	
39	K Y K	5460	1	Kübel	Butter —	55,5	39	Göttingen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Göttingen, b. Schuppenrevision.
40	L	3835	1	Kollo	Glaswaaren —	50	40	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
41	L & Co.	654	1	Kiste	leer —	40	41	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
42	L R	452	1	Stück	Eisenthür mit Rahmen	34	42	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
43	M A C	—	1	—	Wagendecke —	—	43	Gloewen	K. E.-D. Altona	
44	M A V	2632	1	—	Wagendecke —	—	44	Passau	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
45	M & C	10911	1	Kiste	Lichter —	58	45	Karlsruhe	Badische Stsb.	
46	M H	1935	1	„	leer —	36	46	„	„	
47	MH	1893	1	—	eiserne Querschwelle	—	47	Freihöls	Bayerische Stsb.	
48	N R T	—	6	Stangen	Stahl —	94	48	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
49	P H	448	1	—	Ofenrohr —	0,75	49	Bremen	K. E.-D. Hannover	
50	P W H	20	1	Kiste	Blechwaaren —	16	50	Kempten	Bayerische Stsb.	
51	R	1	1	Bund	4 Körbe —	31	51	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
52	R R	147	1	Fass	leer —	13	52	Heitersheim	Badische Stsb.	
53	R S	—	1	—	Kupferblech —	10	53	Berlin Ostbh.	K. E.-D. Bromberg	
54	S S	—	1	—	runde Eisenstange —	5	54	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
55	T	113	1	Fass	leer —	105	55	Triberg	Badische Stsb.	637 l.
56	T H	1648	1	Bild unter Glas	Photographie einer Gruppe mit der Unterschrift: Erinnerung an den 22. Juli 1878	3	56	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	jedenfalls bei einer Sendung Umzugsgut zurückgeblieben.
57	T M	4	1	Korb	Aepfel —	24	57	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
58	T K	100	1	Kiste	leer —	41	58	Lüdenscheid	„	
59	TZ	51514	1	Ballon	gefüllt —	40	59	Miesbach	Bayerische Stsb.	
60	U	8	1	Sack	Papierhülsen —	55	60	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
61	U E	42	1	Kiste	Glasgefässe —	14	61	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
62	VB roth	—	1	Stück	Ofenrohr —	1	62	Geestemünde (Zollinl.)	K. E.-D. Hannover	
63	V R C	43100	1	Kollo	Spielzeug —	88	63	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
64	W E	963	1	Kiste	leer —	11	64	Aachen	Linksrh. Köln	
65	W L	8091	1	„	Holzwaaren —	40	65	Augsburg	Bayerische Stsb.	
66	W S	6	1	grau angemalte Marktkiste	leer —	28	66	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
67	W W	492	1	Petrol.-Fass	leer —	—	67	Dömitz	K. E.-D. Altona	
68	Z	42	1	Kollo	Tisch —	13	68	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
69	W B I Gustav Bock, Berlin, Lehrter Bahnhof-Hamburg	—	1	Sack	Betten u. Kleider —	36	69	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
70	Bresl.	32177	1	Wagen	Braunkohlen —	?	70	Strasburg W./Pr.	K. E.-D. Bromberg	
71	F A B Flensburg	4921	1	Fass	leer —	20	71	Kiel	K. E.-D. Altona	
72	Julius Gertig	176	1	„	leer —	29	72	„	„	
73	Hagen	—	1	Bund	Stahl —	74	73	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
74	Bezirkskomitee Heilsbronn	—	1	—	Wagendecke —	—	74	Heilsbronn	Bayerische Stsb.	
75	Köln lrh.	49913	1	Wagen	Steinkohlen —	—	75	Neufahrwasser	K. E.-D. Bromberg	
76	Kobes u. Wendt, Dampf- und Pressfabrik Barth i. P.	—	1	Kollo	Plan —	60	76	Netzthal	„	
77	Leistbräu	10550	1	Fass	leer —	19	77	München Ostbh.	Bayerische Stsb.	
78	Nagel	2686	1	—	Decke —	—	78	Passau	„	
79	Nagler, Deckenleihanstalt Budapest	2273	1	Ballot	Wagendecke —	50	79	Laufen	„	
80	F Ruthe	—	2	—	Aufsatzbretter —	—	80	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
81	Sch & W Danzig	8042/3	2	Kisten	Meat Preserve Pulver in Flaschen	71,5	81	Danzig l. Th.	K. E.-D. Bromberg	
82	Schr (nur noch leserlich. Zeichen verstümmelt.)	—	1	—	Leine —	—	82	Berlin Ostbh.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
83	G Stadtsulza	—	1	Kiste	Fische —	6	83	Stadtsulza	K. E.-D. Erfurt	am 10/12. 93 für 1 *M.* verkauft.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
84	—	2	2	—	Ofenrohre —	6	84	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
85	—	30	1	Kiste	? —	64	85	Oettingen	Bayerische Stsb.	
86	—	44	1	—	eis. Gewicht —	11,5	86	Schweinfurt C. B	„	zu einer Häkselmaschine.
87	—	49	1	—	Kurbelrad —	15	87	Nürnberg C. B.	„	von Eisen mit Holzgriff.
88	—	238	1	Gebinde	leer —	10	88	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Brauerei zur Linde.
89	—	1147	1	„	leer —	21	89	„	„	beschr.: Brauerei zur Linde.
90	—	2007 oder 2097	1	Kollo	Eisenkugel —	6	90	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
91	—	2380	1	Fass	leer —	15	91	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Act. Brauerei Hamburg.
92	—	4157	1	—	Vorhängeschloss —	—	92	Ingolstadt C. B.	Bayerische Stsb.	
93	—	4324	1	Gebinde	leer —	19	93	Kiel	K. E.-D. Altona	beschr.: Barmbecker Brauerei.
94	—	5673	1	Fass	leer —	20	94	„	„	beschr.: Holsten Brauerei.
95	—	7181	1	„	leer —	19	95	„	„	beschr.: J.W.Reichel.
96	—	8095	1	„	leer —	21	96	„	„	beschr.: Act. Brauerei Hamburg.
97	—	30035 6960	2	Fässer	leer —	51	97	„	„	Act. Brauerei Hemelingen.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
98	Roth ///	—	7	Kolli	Ofentheile —	18	98	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
99	φ	—	1	Pack	Schnittergeräth —	25,5	99	Morroschin	K. E.-D. Bromberg	
100	R.S.	5927	1	Ballen	Tabak —	59	100	Herford	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
101	1252	2310		Kiste	Puppen —	30	101	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
102	e		1	Ballen	Watte —	14	102	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
103	—	—	1	—	Aschenkasten mit 16 Rost	10	103	Würzburg	Badische Stsb.	
104	—	—	1	Ballen	? —	10	104	Louvain	Grand Central Belge	
105	—	—	1	Korb	Blechkanne —	3,5	105	Karlsruhe	Badische Stsb.	
106	--	—	1	—	eis Blechscheibe —	3,5	106	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	1	—	Blechuntersatz —	0,5	107	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
108	—	—	4 4	— —	eis. Bolzen — eis. Platten —	37,5	108	Minden	K. E.-D. Hannover	
109	—	—	7	Stück	3 cm starke, kieferne Bretter, je 3 m lang und 1 Stück wie vor. 4 m lang	—	109	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	1	Sack	Cement —	55	110	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
111	—	—	1	—	Decke nebst Leine —	—	111	Bettingen	Wilhelm Luxembgb.	
112	—	—	1	Packet	Deckel —	10	112	Louvain	Grand Central Belge	
113	—	—	2	Bund	Eisenstangen à 4 Stück	89	113	Solingen Süd	K. E.-D. Elberfeld	
114	—	—	2	—	Eisenstangen mit Mutterschrauben	—	114	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
115	–	—	2	—	Eisentheile, zusammengebunden	11,5	115	Paderborn	„	
116	—	-	1	Korb	leere Farbtöpfe —	11	116	Aachen	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
117	—	—	1	Fass	leer	—	117	Karthaus	Linksrh. Köln	
118	—	—	1	„	leer	2	118	Wadgassen	Elsass-Lothring.	
119	—	—	1	Pack	Fensterbecher	5	119	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	1	—	eis. Gewicht, zu einer Futterschneidemaschine gehörig	—	120	Hall	Württemberg. Stsb.	
121	—	—	1	Knäuel	schwarz. Garn	0,25	121	Neumünster	K. E.-D. Altona	
122	—	—	1	Kollo	eis Gasrohr, ca. 3 m lang	3,5	122	Woyens	„	
123	—	—	2	—	Glasflaschen mit Schraubenverschluss	0,25	123	Breslau	K. E.-D. Breslau	
124	—	—	1	Packet in grauem Papier	Glasstreifen	0,5	124	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
125	—	—	1	Leinwandbeutel	Gummistücke	—	125	Breslau	K. E.-D. Breslau	
126	—	—	1	—	Gusstheil	14	126	Kehl	Badische Stsb.	
127	—	—	2	Ballen	Gipssäcke	24	127	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
128	—	—	1	—	Handköfferchen mit Häkelzeug	0,5	128	Hannover	K. E.-D. Hannover	
129	—	—	1	Pack	frische Haut	20	129	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
130	—	—	1	—	Handlaterne	—	130	Ingolstadt C. B.	„	
131	—	—	2	—	Heerdfüsse	1,5	131	Karlsruhe	Badische Stsb.	
132	—	—	11	Stück	Holzbohlen	—	132	Beningen	Elsass-Lothring.	
133	—	—	2	lose	Holzschuhe	1	133	Meschede	K. E.-D. Elberfeld	
134	—	—	1	Bund	Holzschuhe	9	134	Barmen-Rittershausen	„	
135	—	—	1	Holzkoffer	Wäsche und Kleidung	23	135	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	*)
136	—	—	1	Sack	Kartoffeln	75	136	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	bereits verkauft.
137	—	—	1	„	Kartoffeln	75	137	Elberfeld	„	bereits verkauft.
138	—	—	1	Kiste	verschied. Inhalts	7	138	Diest	Grand Central Belge	
139	—	—	1	Pack	3 Körbe, leer	11	139	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
140	—	—	1	Reisekorb	Kuchen, Aepfel, Nüsse, Schnaps	14	140	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Bromberg	
141	—	—	3	Kübel	leer	7	141	Melle	K. E.-D. Hannover	
142	—	—	1	—	Latirbaum	—	142	Hamburg Kaiverwalt.	K. E.-D. Altona	
143	—	—	1	Ballot	Lederriemen	29	143	Passau	Bayerische Stsb.	
144	—	—	1	—	Leiter	34	144	Louvain	Grand Central Belge	
145	—	—	2	—	Mangen	10	145	Köln G.	Linksrh. Köln	
146	—	—	1	Sack	bittere Mandeln	10	146	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
147	—	—	1	Bund	Meerrohr	50	147	Karlsruhe	Badische Stsb.	
148	—	—	1	—	Notenpult	1	148	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
149	—	—	1	Sack	Nüsse	25	149	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bereits verkauft.
150	—	—	1	Stück	Ofenrohr	14	150	Barmen-Rittershausen	„	
151	—	—	4	Kolli	Papier	23	151	Buchsweiler	Elsass-Lothring.	
152	—	—	1	Petrol.-Fass	—	32	152	Bretten	Badische Stsb.	
153	—	—	1 1	— —	Photographien-Album mit versch. Bildern Poesie-Album	?	153	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
154	—	—	2	—	Pflugschaarbuchsen	1	154	Neubrandenburg	Meckl. Friedr. Frzb.	beklebt: Stettin.
155	—	—	1	—	eis. Rad	4,5	155	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
156	—	—	3	—	Reiserbesen	—	156	Hagenow	Meckl. Friedr. Frzb.	
157	—	—	1	Bund	Reisigbesen	7	157	Karlsruhe	Badische Stsb.	
158	—	—	1	—	Rosshaut	27	158	Bopfingen	Württemberg. Stsb.	
159	—	—	1	—	Rost	3,5	159	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
160	—	—	1	Bund	Säcke	23	160	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
161	—	—	1	„	7 eis. S-Haken	1	161	Tempelhof Rangirbhf.	K. E.-D. Erfurt	
162	—	—	1	Sack	trockene Schaf- und Ziegenfelle	9	162	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
163	—	—	1	—	Schneckenbohrer (bestehend aus 2 Stangen Eisen, Kurbel u. Bohrer)	17,5	163	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
164	—	—	1	—	Schrankaufsatz	—	164	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
165	—	—	1	Stück	Schrankaufsatz	2	165	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	

*) Eigenthümer nach im Koffer gefundenen Briefen Radmachergeselle Wilhelm Witt.

(Schluss vom Güter-Anzeiger Seite II.)

Nr. 4. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Januar 1894.

Inhalt:

Ueber das Sehvermögen der Eisenbahn-Betriebsbeamten.

Von Regierungsrath **Schmöckel** in Bromberg.

(Schluss aus Nr. 3.)

II. Die Sehschärfe.

Wenn, wie neuerdings allgemein eingeführt sein soll, in jedem einzelnen Falle festzustellen ist, welcher Grad von Sehschärfe für die den einzelnen Beamten obliegenden Funktionen eben noch ausreicht, so will es zunächst scheinen, als ob die Aufstellung allgemeiner Grundsätze darüber überflüssig, wenn nicht gar falsch sei. Das kann aber nicht zugegeben werden. Abgesehen davon, dass es eine Reihe von Fragen gibt, welche auch hier immer wiederkehren und deshalb nicht jedesmal anders beantwortet werden können, wie z. B. die Frage, ob jedes Auge an sich die für den Dienst befriedigende Sehschärfe haben muss, oder beide zusammen, ob und event. für welche Stellungen der Gebrauch korrigirender Gläser zuzulassen ist usw., ist zu bedenken, dass die Feststellung der Sehschärfe eines Beamten durch den zuständigen Bahnarzt in der Regel so lange maassgebend sein muss, als nicht eine Veränderung derselben nachweisbar ist. Daraus folgt, dass bei den zahlreichen Versetzungen von Betriebsbeamten die an der früheren Stelle ermittelte — früher „normale", jetzt „ausreichende" — Sehschärfe in der neuen als solche auch anerkannt werden muss und damit dürfte sich ein Bedürfniss dafür ergeben, dass — unbeschadet der bei jedem einzelnen Individuum zu berücksichtigenden Erscheinungen — gewisse leitende Grundsätze zu finden sind, welche selbst bei einer Freizügigkeit der Deutschen Eisenbahn-Betriebsbeamten die mit der Prüfung ihrer Sehschärfe betrauten Organe in den Stand setzen, mit gleichem Maasse zu messen, also thunlichst eine verschiedene Behandlung der gleichen Fälle auszuschliessen.

Die seit Jahren hierauf gerichteten Bestrebungen verschiedener Eisenbahnverwaltungen sind nicht erfolglos geblieben, indem z. B. zwischen den Preussischen Staatsbahndirektionen einheitliche Muster zu ärztlichen Zeugnissen und zu Fragebogen bei der Annahme von Stellenbewerbern vereinbart worden sind.

Durch den Ausführungserlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 26. März 1887 (II. b. a. P. 2507/IV. 604) zu der vom 1. Juli 1887 ab gültigen „Prüfungsordnung für die

mittleren und unteren Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung usw." war nämlich unter Ziffer 6 zum § 2 Nr. 2 und 6 die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld beauftragt worden, im Einvernehmen mit den anderen Königlichen Eisenbahndirektionen solche Muster festzustellen, welche demnächst im Gesammtbereich der Staatseisenbahn-Verwaltung einzuführen seien. Auf dem durch das Rundschreiben der genannten Behörde vom 2. November 1887 (I. 13876) festgestellten Einvernehmen aller Direktionen beruht nun das seither gültige Muster zum ärztlichen Zeugniss, welches unter Nr. 12 folgende 6 Fragen enthält:

12. a) Wie ist die Sehschärfe der Augen?
 b) Können insbesondere die auf der 4. Seite dieses Zeugnisses abgedruckten Buchstaben [8]) ohne Brille auf 3 m (10 Fuss) Entfernung gelesen werden?
 (Erforderniss für den äusseren Dienst Nr. 20.)
 c) Kann gewöhnliche Druckschrift in der Grösse der vorstehenden Fragen auf 47 cm (18 Zoll) Entfernung gelesen werden? (Hierbei ist der Gebrauch der Brille, die gewohnheitsmässig getragen wird, statthaft.)
 (Erforderniss für den inneren Dienst Nr. 19.)
 d) Können Farben, namentlich roth und grün, unterschieden werden? [9])
 e) Zeigen sich Spuren überstandener Augenkrankheiten?
 f) Sind sonst Abweichungen von einem ungeschwächten Sehvermögen vorhanden? [10])

Hiermit war freilich der Begriff „normal" nicht erklärt. Ein im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld beschäftigter Bahn-Augenarzt, Dr. Magweg in Hagen, versteht unter objektiv normalem Sehvermögen „eine Sehschärfe der Augen, infolge deren die betreffende Person imstande ist, Buchstaben der Snellen'schen Tafeln auf die an den Tafeln angegebene Entfernung bei Tagesbeleuchtung richtig zu erkennen.

Wenn z. B. jemand Buchstaben von 1 cm Höhe auf 7 m Entfernung bei guter Beleuchtung zu erkennen imstande ist, so hat der Betreffende eine volle, d. h. normale Sehschärfe; liegen dann ausserdem keine Anomalien des Gesichtsfeldes oder des Farbensinnes vor, so erfreut sich die betreffende Person eines objektiv normalen Sehvermögens; dabei ist es ganz gleichgültig, ob dieselbe sich zur Erlangung der normalen vollen Sehschärfe einer Konkav- oder Konvexbrille bedienen muss."

Auf Grund seiner Erfahrungen sowie unter Bezugnahme auf die bei der Armee für die Aushebung maassgebenden Bestimmungen [11]) kommt der genannte Sachverständige in einem Gutachten vom 6. November 1888 schliesslich zu dem Ergebniss, „dass man selbst dem Lokomotivführer im Dienst das Tragen einer Brille gestatten darf."

[8]) Die Buchstaben (s u i a c e g l n p r t) haben eine Höhe von etwa 1 cm.

[9]) Die Untersuchung auf diese Frage kann durch die Vorlegung verschiedenfarbiger Wollfäden erfolgen. (Wird eine andere Art der Untersuchung angewandt, so ist dieselbe anzugeben.)

[10]) Näheres in Witte's „Ordnung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Bereiche der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung" Th. I S. 77 ff.

[11]) Die „Dienstanweisung zur Beurtheilung der Militär-Dienstfähigkeit usw." vom 8. April 1877 verweist im § 9 al. 2 auf die Anl. 4 der Rekrutirungsordnung, inhalts deren zum Militärdienst dauernd untauglich machen:
25. Herabsetzung der Sehschärfe, wenn dieselbe auf dem besseren Auge ¼ der normalen oder weniger beträgt.
26. Kurzsichtigkeit, bei welcher der Fernpunktsabstand auf dem besseren Auge 0,15 m (6 Zoll) oder weniger beträgt, auch bei voller Sehschärfe.
27. Blindheit auf einem Auge.

Nach der unter dem 22. November 1888 Allerhöchst genehmigten Heerordnung zur militärischen Ergänzung der Deutschen Wehrordnung — § 4 al. 2 und Anl. 1 dazu — gehören zu den geringen körperlichen Fehlern, welche die Fähigkeit zum Dienst mit der Waffe nicht ausschliessen:
g) Kurzsichtigkeit mit grösserem Fernpunktsabstande als in Anlage 4 (s. oben) angegeben,
h) Herabsetzung der Sehschärfe,
} wenn und solange die Sehschärfe mehr als die Hälfte der normalen beträgt.

Diese weitgehende Auffassung (des in Rede stehenden Begriffes) steht keineswegs vereinzelt da. Bei den Bayerischen, Badischen und Sächsischen Staatsbahnen z. B. waren noch im Jahre 1889 keine Bestimmungen getroffen, durch welche das Tragen von Brillen für irgend einen Dienstzweig beanstandet worden. Freilich sind neueinzustellende Personen, welche ohne Brille eine normale Sehschärfe nicht besassen, zur Verwendung im äusseren Dienste in der Regel auch hier nicht zugelassen.

Dagegen ist für diejenigen, deren Sehkraft während ihrer Dienstzeit gelitten hatte, das Tragen von Brillen ganz allgemein gestattet, in Baden mit der Maassgabe, dass die bestehende Kurz- und Fernsichtigkeit nur geringgradig und vom Arzte bestätigt war, dass eine erhebliche Zunahme derselben nicht zu erwarten stehe; sobald sich eine erhebliche Schwächung des Sehvermögens bemerkbar machte, ist den Betreffenden aufgegeben, im Dienste stets eine vom Arzte verordnete Brille zu tragen und eine gleiche als Reservestück mitzuführen.

Im Gegensatz hierzu haben zahlreiche andere Eisenbahnverwaltungen, insbesondere die Preussischen Staatseisenbahn-Direktionen, zunächst die Lokomotivführer und Heizer von ihrem Dienst zurückgezogen, sobald sich bei einem von ihnen das Bedürfniss zum Tragen einer Brille aus irgend welcher Veranlassung herausstellte.

Dieser Maassnahme liegt insbesondere ein Beschluss des Preussischen Staatsministeriums vom 11. Oktober 1881 (Nr. 2174) zu Grunde, inhalts dessen der von einem Lokomotivführer gegen seine unfreiwillige Pensionirung erhobene Rekurs zurückgewiesen worden ist, weil auch im Falle des Gelingens einer event. an ihm vorzunehmenden Operation ein genaues Sehen des N. N. auf beiden Augen nur durch Benutzung von Gläsern zu erreichen sein würde. „Der Gebrauch von Brillen — so heisst es wörtlich weiter — bei Ausübung des verantwortlichen Lokomotivdienstes kann aber nicht für statthaft erachtet werden; derselbe würde vielmehr den Voraussetzungen, an welche nach den maassgebenden Beschlüssen des Bundesraths die Zulassung zu den Verrichtungen eines Lokomotivführers geknüpft ist, widersprechen."

Aber nicht blos vom Zugförderungs-, sondern auch vom äusseren Dienst auf Stationen mit stärkerem Verkehr, insbesondere mit lebhaftem Rangirdienst, hat man allmählich solche Personen fern gehalten, welche mit blossem Auge den an die Sehschärfe gestellten Anforderungen nicht mehr entsprachen, ohne jedoch dabei nach bestimmten Regeln, also gleichmässig, zu verfahren.

Nach der Ansicht der meisten Behörden, zwischen denen längere Erörterungen über die Ausfüllung dieser vermeintlichen Lücke in den vereinbarten Grundsätzen geschwebt haben, lassen sich für die Beantwortung der Frage,

> unter welchen Umständen bei vorhandener Kurzsichtigkeit — Weitsichtigkeit ist weniger gefährlich — Anwärtern auf Stellen des äusseren Dienstes oder Beamten, welche dieselben bereits bekleiden, die Befähigung zur Beschäftigung in denselben zuerkannt, bezw. ob das normale Sehvermögen durch das Tragen einer geeigneten Brille für hergestellt zu erachten,

allgemein gültige Regeln nicht aufstellen. Vielmehr soll jeder einzelne Fall unter Berücksichtigung aller einschlägigen Verhältnisse von der zunächst betheiligten Behörde (z. B. Betriebsamt) geprüft und entschieden werden. Dabei soll nicht allein der Grad der Kurzsichtigkeit, sondern auch die Art und der Ort der dienstlichen Thätigkeit des Betreffenden in Betracht gezogen werden. (Rundschreiben der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg vom 25. Mai 1889. I. A. 1686.) Damit ist nun freilich eine überall verschiedene Auffassung der Sache zugelassen.

In der Erkenntniss, dass bei der häufigen Versetzung der Eisenbahn-Betriebsbeamten, namentlich im eigenen Direktionsbezirk, wenigstens für den letzteren eine gleichmässige

Uebung platzgreifen müsse, haben verschiedene Eisenbahndirektionen für ihren Bezirk Direktiven gegeben, deren Erwähnung hier um so mehr unterbleiben muss, als sie möglicherweise wieder aufgehoben worden sind, nachdem der Bundesrath die Anforderungen an das Sehvermögen geändert hat.

Der Regel nach sind bei den Preussischen Staatsbahnen, welche meistens die Annahme solcher Personen, deren Sehvermögen bei ihrer ärztlichen Untersuchung in irgend einem Punkte bemängelt worden, beanstandet haben, die Beamten des Bahnbewachungs-, des Zugbegleitungs-, sowie des Stationsdienst es von der Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten nicht ausgeschlossen worden, wenn ihre Sehschärfe im Laufe der Zeit eine anormale geworden war. Es ist jedoch in jedem Falle darauf Bedacht genommen, dieses Manko durch Benutzung einer passenden Brille soweit auszugleichen, dass die Betreffenden ihren Dienst ohne Gefahr für ihre Person, sowie für die Sicherheit des Betriebes zu verrichten imstande waren.

Bei hochgradiger Kurzsichtigkeit oder wenn durch die Brille ein normales Sehvermögen nicht hergestellt war, sind sie aus dem äusseren Dienste entfernt, und zwar entweder in andere Stellungen oder in den Ruhestand versetzt worden. Im Laufe der Zeit sind in den einzelnen Bezirken ausserdem noch Spezialbestimmungen erlassen.

So hat die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld — inhalts ihres Rundschreibens vom 28. August 1890 I. A. 9010 — verlangt, dass der mittelst einer Brille die volle Sehschärfe erlangende Beamte ohne die Brille mindestens die Hälfte derselben besitze und dass Stationsbeamte, Weichensteller und Rangirer, welche Brillen tragen müssen, auf grossen, verkehrsreichen Stationen nicht beschäftigt werden; dergleichen Zugführer, Schaffner und Bremser sollen nur bei Zügen verwendet werden, welche Strecken mit wenig lebhaftem Verkehr durchlaufen; Bahnmeister, Packmeister und Bahnwärter sollen gleich allen vorgenannten Beamten alljährlich untersucht und verpflichtet werden, im Dienste stets eine zweite Brille mit sich zu führen.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg hat sich dieser Auffassung angeschlossen und deshalb unter dem 3. Januar 1891 (19394 A.) eine bezügliche allgemeine Verfügung erlassen (Amtsblatt S. 10), jedoch mit der Maassgabe, dass die Bestimmung über die Nichtverwendung der zum Tragen einer Brille genöthigten Stationsbeamten auf grossen Stationen nur auf diejenigen anzuwenden sei, welche dauernd mit der Wahrnehmung des äusseren Dienstes betraut sind, also vorzugsweise auf die Stationsaufseher und Assistenten.

Ferner ist angeordnet, dass alle Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter[12]) des äusseren Betriebsdienstes ihrem nächsten Vorgesetzten sofort Anzeige zu erstatten haben, sobald sie eine Aenderung in ihrem Hör-, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen wahrnehmen, sowie dass die Vorgesetzten, namentlich die Vorsteher der Stationen und Güter-Abfertigungsstellen, Bahnmeister, Werkmeister, Zugführer und die Kontroleure die ihnen nachgeordneten Beamten und Arbeiter entsprechend unterweisen und fortgesetzt ihr Augenmerk auf deren Seh- und Hörfähigkeit richten, sowie die etwa wahrgenommenen Mängel durch den zuständigen Bahnarzt untersuchen lassen und nach Befinden der vorgesetzten Behörde anzeigen. (Amtsblatt von 1891 S. 170; vergl. die bez. Verf. der K. Eis.-Dir. zu Elberfeld vom 3./8. 1886, I. 11574, Amtsblatt vom 21./4. 1893 S. 195.)

Diese Anordnungen waren kaum ein Jahr in Kraft, als bahnärztliche Stimmen erst vereinzelt, dann vereinigt dagegen vorstellig wurden. So ist z. B. behauptet, dass Beamte, welche ohne Brille eine geringere Sehschärfe, als die halbe, mit Brille aber die volle Sehschärfe besitzen, oft viel zuverlässiger seien, als diejenigen, welche ohne Brille $1/2$ oder $3/4$ Sehschärfe haben, indem es hauptsächlich darauf ankomme, dass das Auge unter Anwendung einer Brille die volle Sehschärfe erlange und sonst gesund und frei von bedrohlichen Krankheitserscheinungen sei. Dagegen haben andere es den bundesräthlichen Bestimmungen gegenüber als willkürlich, wenn nicht gar leichtfertig bezeichnet, wenn die Hälfte der normalen Sehschärfe als für den äusseren Eisenbahndienst genügend erachtet werde.

Man kann jetzt diese Streitfrage auf sich beruhen lassen, da die Angelegenheit dadurch, dass nach den seit dem 1. Januar 1893 gültigen Bestimmungen die Eisenbahn-Betriebsbeamten nur noch ein ausreichendes Sehvermögen zu haben brauchen, in ein ganz neues Stadium getreten ist. Die Aufgabe besteht nunmehr darin, für jede einzelne Beamtenkategorie festzustellen, welcher Grad von Sehschärfe ausreichend ist, damit der Betreffende sein Amt versehen kann, sei es, dass er sich um ein solches bewirbt oder dass er sich bereits in einem solchen befindet.

Da bei rigoroser Auslegung der früheren Bestimmungen vielfach Härten vorgekommen wären, welche sowohl die Verwaltung wie namentlich die davon Betroffenen geschädigt haben würden, so ist man, wie oben gezeigt worden, nicht blos durch die Zulassung einer künstlichen Korrektur der natürlichen Sehschärfe, sondern auch noch anderweit an die Grenze des denkbar Zulässigen gegangen. Hieraus ergibt sich von selbst die Nothwendigkeit, das praktisch erprobte festzuhalten und dadurch wird es erklärt, dass die neue Anordnung, welche thatsächlich längst geübt worden, im allgemeinen eine Aenderung der bezüglichen Grundsätze nicht zur Folge gehabt hat.

So wünschenswerth es wäre, dass die letzteren im ganzen Deutschen Reiche, dessen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen (Art. 42 der Reichsverf.), gleichlautend wären, schon damit Berufungen vermieden werden, wird es doch schon als ein Fortschritt auf diesem Gebiete zu betrachten sein, wenn wenigstens unter den Preussischen Staatsbahnen, in deren grossem Bereich die Betriebsbeamten so häufig wechseln, nicht blos hinsichtlich ihrer Annahme, sondern auch ihrer ferneren Verwendung bei beeinträchtigtem Sehvermögen gleichmässig verfahren würde.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg hat den Zeitpunkt, mit welchem die neuen bundesräthlichen Bestimmungen in Kraft traten, also den 1. Januar 1893, für geeignet erachtet, um auf Grund eines auf längeren Studien, Erfahrungen und Berathungen beruhenden Gutachtens des in ihrem Bezirk bestehenden Vereins der Bahn- und Kassenärzte mit einem Vorschlage hervorzutreten, welcher nicht blos eine Vervollständigung, sondern auch eine Berichtigung der bisherigen Anleitung bezweckt.

Es ist zunächst als eine unrichtige Methode, die Sehschärfe zu prüfen, bezeichnet worden, wenn das Maass der Sehschärfe durch Ablesen der 1 cm grossen, auf dem Fragebogen abgedruckten Buchstaben ohne Brille auf 3 m Entfernung festgestellt wird, da jede Prüfung des Sehens für die Ferne mindestens in einem Abstande von 5 m vom Probeobjekt erfolgen müsse.

Abgesehen davon, dass der auf Täuschung Ausgehende sich auf die qu. Buchstaben einüben, dass durch Zukneifen der Augenlider, wodurch die Pupille verengert wird, und ähnliche Mittelchen die Sehkraft vorübergehend leicht erhöht werden kann, wird durch diese Prüfung auf 3 m Entfernung

---

[12]) Nach den seit 1889 geltenden „Grundsätzen über die Annahme usw. der im Bereich der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Arbeiter" müssen dieselben für die ihnen zuzuweisenden Arbeiten die erforderliche Gesundheit usw., insbesondere ein hinlängliches Seh- und Hörvermögen besitzen. Vergl. Witte a. a. O. Th. II S. 587.

eine Sehschärfe von $^3/_6$, höchstens $^3/_5$ der normalen als für jeden Dienst ausreichend angesehen.[13])

Uebrigens muss die Bestimmung der Sehschärfe bei allen Proben (Snellen, Schweigger, Burchardt, Nieden usw.) — jeder Bahnarzt und Staats-Medizinalbeamte besitzt Probetafeln und Brillenkasten — immer dasselbe Ergebniss haben.[14]) Wenn man nun die volle Sehschärfe = 1 und jede Verminderung als Bruchtheil z. B. = $^1/_4$ annimmt, so bedeutet das, das Auge sieht nur $^1/_4$ so weit, als es normaler Weise sehen sollte.

Wir sagen „das Auge", weil, was bisher nicht überall beachtet zu sein scheint, die Sehschärfe jedes einzelnen Auges für sich bezeichnet werden muss.

Es wird nämlich nicht selten mit beiden Augen zusammen volle Sehschärfe erreicht, während nur mit einem Auge gesehen wird; das andere ist entweder erblindet oder durch Brechungsfehler einem erblindeten gleich zu achten; ferner kommt es häufig vor, dass das eine Auge gut, das andere sehr schlecht sieht; wenn nun das erstere aus irgend einem Grunde versagt, dann ist das Sehvermögen auf die Sehschärfe des letzteren reduzirt, also in den weitaus meisten Fällen nicht mehr ausreichend.

Durch die Einzeluntersuchung ist daher festzustellen, unter welchen Grad der Sehschärfe auch das schlechtere Auge nicht herabsinken darf. Durch diese Maassnahme wird gleichzeitig den auf Pensionirung gerichteten, sowie den häufig nach erlittenen Unfällen erhobenen ungerechtfertigten Ansprüchen dienstmüder Beamten bezw. Arbeiter wirksam vorgebeugt. Falls Brechungsfehler des Auges (Kurzsichtigkeit, Uebersichtigkeit, Astigmatismus) vorliegen, ist die Feststellung der Sehschärfe nur möglich, wenn dieselben vorher mit dem betreffenden Glase korrigirt sind. Dieser Zustand wird aber häufig auf 3 m nicht erkannt; erst in einer Entfernung von mindestens 5 m ist nachweisbar jeder Irrthum ausgeschlossen.

Wenden wir uns nunmehr zu der Frage über das von Stellenbewerbern zu beanspruchende Maass der Sehschärfe, so ist für die Anstellungsbehörde auf der einen Seite die Sorge für die Sicherheit des Betriebes, auf der anderen aber auch der Gedanke maassgebend, dass sie — stets auf die Ergänzung des nothwendigen Personals bedacht — nicht wegen unerheblicher Abweichungen vom normalen Sehvermögen Kräfte zurückweisen darf, welche vielleicht weit brauchbarer sind, als die normal ausgestatteten.

Der dienstlichen Thätigkeit und Verantwortung der einzelnen Beamtenklassen entsprechend sind die Anforderungen an das Sehvermögen verschieden: so muss der Lokomotivführer eine vorzügliche Sehkraft haben, die ihn niemals im Stiche lässt, während in Bezug auf den Bahnmeister den Verhältnissen des praktischen Lebens insofern Rechnung zu tragen ist, als hier eine gewisse Abweichung vom Normalen, wie sie sich im Laufe der Zeit als unschädlich erwiesen hat, nachgelassen werden darf. Es ist also wenn nicht nothwendig, so doch sehr zweckmässig, sowohl der Eisenbahnverwaltung eine gewisse Gewähr für die Sicherheit des Betriebes, wie dem mit der Untersuchung des Personals betrauten Arzte eine feste Norm für die Beurtheilung jedes einzelnen Falles an die Hand zu geben und dies ist versucht, indem der in dem mehrfach erwähnten Fragebogen gemachte Unterschied zwischen unteren und mittleren Stellen (Frage 20a und b) fallen gelassen und dafür unterschieden ist nach Beamtenklassen, welche neben voller körperlicher Rüstigkeit ein vorzügliches Seh- und Hörvermögen aufweisen müssen und solchen, deren Beschäftigung es erlaubt, dass von diesen Eigenschaften etwas nachgelassen wird.

Zu den ersteren werden allgemein gezählt: Lokomotivführer und -Heizer, sowie Stationsbeamte, Weichensteller und Rangirer, welche dauernd mit der Wahrnehmung des äusseren Dienstes auf Stationen mit stärkerem Verkehr, insbesondere mit lebhaftem Rangirdienst betraut sind, zu den letzteren alle übrigen Betriebsbeamten, also auch die nicht dauernd im äusseren Dienste auf grösseren, sowie die auf einfacheren Stationen beschäftigten Stationsbeamten. Da jedoch mit Rücksicht auf ihre dienstliche Verwendbarkeit nicht gut von vornherein ein Unterschied zwischen scharfsehenden und solchen Stationsbeamten gemacht werden kann, deren Sehschärfe herabgesetzt ist, so werden die Stationsbeamten sämmtlich in die erste Kategorie zu rubriziren und Ausnahmen von dieser Regel für jeden einzelnen Fall besonders zu begründen sein.

Solche Ausnahmen müssen ferner — gewissermaassen im Uebergangsstadium — gemacht werden bezüglich der z. Zt. vorhandenen und in Zukunft aus wirthschaftlichen sowie Billigkeitsgründen bezüglich aller derjenigen Betriebsbeamten, deren Sehvermögen sich im Laufe der Dienstzeit vermindert hat, jedoch nur in einem solchen Grade, dass es nach dem pflichtgemässen Urtheil des zuständigen Bahnarztes für die Erfüllung der bisherigen, eventuell anderweit zu bestimmenden Dienstobliegenheiten noch ausreicht.

Auf Grund dieser Erwägungen sowie langjähriger auf diesen Punkt gerichteter Erfahrungen zahlreicher Bahnärzte wird folgender mit dem Bahnkassen- und Spezialaugenarzt Dr. Augstein zu Bromberg, welchem der Verfasser dieses Aufsatzes für manche belehrende Anregung und Hilfe an dieser Stelle seinen wärmsten Dank ausspricht, vereinbarte Vorschlag empfohlen:

Die Nummer 12 des qu. Fragebogens künftig folgendermaassen zu formuliren:

„Ergibt die Prüfung der Sehschärfe:

a) ohne Gläser auf dem einen Auge mindestens $^5/_6$, auf dem anderen mindestens $^1/_2$ der vollen Sehschärfe?
(Erforderniss für den äusseren Dienst zu 20a);

b) mit oder ohne Gläser auf dem einen Auge mindestens $^2/_3$, auf dem anderen mindestens $^1/_3$ der vollen Sehschärfe?
(Erforderniss für den äusseren Dienst zu 20b);

c) (wie bisher d);

d) (wie bisher e);

e) (wie bisher f);

und dementsprechend die Nr. 20:

Eignet sich derselbe zum äusseren Dienst?

a) für die Stellung eines Lokomotivbeamten, Stationsbeamten, Weichenstellers, Bahnwärters, Rangirmeisters?

b) für die Stellung eines Maschinenwärters, Wagenmeisters, Bremsers, Schaffners, Zugführers, Packmeisters, Magazinaufsehers, Lademeisters, Pförtners, Wächters, Abfertigungsbeamten, Bahnmeisters?"

Die unter 20a bezeichneten Beamten sollen grundsätzlich, d. h. soweit nicht Ausnahmen zugelassen werden, mindestens die unter 12a angegebene Sehschärfe besitzen und keine Brille tragen.

Ausnahmen dürfen bei Lokomotivbeamten nicht gemacht werden, bei den übrigen, wie schon bemerkt, stets dann, wenn und so lange sie auf nicht verkehrsreichen Stationen thätig sind.

Die unter 20b bezeichneten sollen mindestens die unter 12b angegebene Sehschärfe haben und Brillen tragen dürfen, falls es ihnen beliebt oder von der ihnen vorgesetzten Behörde aufgegeben wird.

Diese zunächst den Preussischen Staatsbahndirektionen unterbreiteten „Grundsätze über die Feststellung eines ausreichenden Sehvermögens" haben denselben Werth für alle übrigen Eisenbahnverwaltungen, auch für die Nichtdeutschen.

Denn die Anforderungen an die Sehkraft der Eisenbahn-Betriebsbeamten werden, mit unerheblichen Abweichungen, überall dieselben sein. Ebenso wie nach den obigen Ausführungen die sichere Feststellung der Farbenblindheit als ein internationales Problem bezeichnet werden kann, wird man auch bezüglich der Sehschärfe, soweit darüber Zweifel

[13]) Dass dem so ist, lehrt ein Blick auf irgend eine der gewöhnlichen Probetafeln zur Feststellung der Sehschärfe.
Wir treffen hier Buchstaben, wie die auf der 4. Seite des z. Z. im Gebrauch befindlichen Fragebogens vorgedruckten, ungefähr in Nr. 6, d. h. sie sollen auf 6 m erkannt werden; derjenige, welcher sie nur auf 3 m erkennt, hat also nur $^3/_6 = {}^1/_2$ der normalen Sehschärfe!

[14]) Näheres bei Cohn: „Hygiene des Auges" S. 28 ff.

bestehen, dasjenige annehmen dürfen, was sich bereits, gleichviel wo, als zweckmässig erwiesen hat; ausserdem wolle man aber auch fortgesetzt in eine ernste Prüfung desjenigen eintreten, was von fachkundiger und deshalb beachtenswerther Seite als zweckmässig empfohlen wird.

Ueber Viehverkehr auf kleinen Stationen.

Von **Türck**, Sektionsingenieur in Düsseldorf.

In Dinslaken bei Wesel, Regierungsbezirk Düsseldorf, an der vormaligen Köln-Mindener Eisenbahn von Oberhausen nach Wesel gelegen, wird von jeher ein grosser Viehhandel namentlich in Zucht- und Schlachtvieh betrieben. Die dort gelegenen guten Weiden sind für die Antreibung des Viehes sehr günstig, so dass das von dem Niederrhein und Holland angekommene Vieh nach dem Transport mit der Eisenbahn sich auf diesen Weiden erholen kann und nicht allein auf die Einstallung angewiesen ist. Infolge dieser günstigen Umstände steigert sich der Marktverkehr, der sich alle 14 Tage Dienstags abwickelt, von Jahr zu Jahr.

Die Anfuhr des Viehes beginnt von Sonnabend vor dem Markttage ab meist mit den aus der Richtung Wesel eintreffenden Zügen und versetzt dann die Station Dinslaken mit ihren verhältnissmässig kleinen Bahnhofseinrichtungen in angestrengte Thätigkeit.

Montags wird begonnen, die angekommenen Viehwagen zu desinfiziren, um dieselben für den schon Montag Nachmittag beginnenden Versand verwenden zu können (polizeilich ist der öffentliche Vorverkauf am Montage verboten), zu welchem Zwecke der Station Montags eine Lokomotive zum Rangir- und Auswaschdienst überwiesen wird.

Da jedoch in den meisten Fällen die Zeit bis Dienstag Vormittag nicht ausreicht, um die Desinfektion sämmtlicher Wagen fertig zu stellen, so wird entweder die Fortsetzung der Desinfektion einer Nachbarstation (Wesel) übertragen, oder in Dinslaken die Desinfektion nach abgewickeltem Viehmarkt erst beendet. Die zum Versand mehr erforderlichen Wagen werden der Station von Nachbarstationen zugeführt.

Der Viehhandel wickelt sich in den Ställen und auf den dabei liegenden Weiden ab und werden die lebhaften Verhandlungen oft noch auf der Strasse und auf dem Wege zur Viehrampe des Bahnhofs, ja selbst auf dieser fortgesetzt. Die Kaufgeschäfte selbst enden in der Regel erst gegen Dienstag Vormittags und werden oft noch Abschlüsse getroffen, kurz bevor schon die Station mit der Verladung beginnen muss.

Mit Dienstag Mittag tritt an die Stationsbeamten die Aufgabe der möglichst beschleunigten Abfertigung der Viehsendungen heran, damit dieselben noch an demselben Tage die Bestimmungsorte, Stationen des Bergischen Landes, Köln und Umgegend, Neuss und Richtung Aachen erreichen.

Zur Regelung der Abfuhr sind besondere Viehsonderzüge eingelegt und zwar je einer in der Richtung Oberhausen-Steele, Duisburg - Oppum - Neuss, Duisburg - Düsseldorf - Köln, welche Nachmittags um 1,45, 1,55 und 3,50 abfahren.

Um die planmässige Abfertigung der Sonderzüge zu erzielen, ist eine Maassregel eingeführt, die zugleich auf den möglichst frühzeitigen Abschluss des Handels hinwirkt und hiernach sowohl im Interesse der Versender als auch der Eisenbahnverwaltung liegt.

Da der zugabfertigende Beamte zeitig wissen muss, wie viel Sendungen und nach welchen Stationen zu erwarten sind, sind die Käufer, also die Versender angewiesen, am Dienstag bis Vormittags 10 Uhr die für ihre Transporte erforderlichen Wagen zu bestellen und ist von ihnen, um auch die wirkliche Abnahme der bestellten Wagen sicher zu stellen, für jeden Wagen eine Kaution zu hinterlegen.

Hierüber ertheilt die Güterabfertigung dem Besteller Quittung nach folgendem Formular 1 mit abtrennbarem Abschnitt, während sie selbst den Stamm zurückbehält:

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Köln (rechtsrh.)

Station Dinslaken.

Besteller

. . . .

. . . . . . Wagen

für Station

. . . .

No. 1.

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Köln (rechtsrh.)

Station Dinslaken.

Vorzeiger dieses . . . .

hat heute . . . . . . Wagen zur Viehversendung

nach Station . . . . bestellt

und dafür . . . . Mark Kaution

hinterlegt, welche demselben an der Fracht in Abzug gebracht werden.

Wird der bestellte Wagen nicht beladen, so verfällt die Kaution.

Dinslaken, den 189

Die Güterabfertigungsstelle

. . . .

Dieser Zettel ist bei dem **Stationsbeamten an der Viehrampe** vorzuzeigen.

No. 1.

Rückt nun die jedem Verlader (es sind meist an jedem Viehmarkt dieselben Käufer) bekannte Anfangszeit der Verladung für die Sendungen seiner Bestimmungsstation heran, so begibt er sich zur Viehrampe und zeigt dem Stationsbeamten daselbst den von der Quittung abgetrennten Abschnitt I vor, welch letzterer sich Notizen von demselben macht.

Auf diese Weise ist der Stationsbeamte in der Lage, sobald die Verladung beginnen soll, seine Bestellungen nach Zügen und Stationen zu ordnen, so dass die an der Viehrampe stehenden Wagen nach der Beladung als rangirter Zug abgezogen werden können.

Dabei wird jede angemeldete Station mit Namen des Bestellers aufgerufen und werden demselben die zu beladenden Wagen der Reihenfolge nach angewiesen.

Sofort beginnt die Verladung, die wenige Zeit in Anspruch nimmt.

Inzwischen fertigt der Stationsbeamte nach seinen Notizen und nach der Aufnahme der Wagen die in seinem Besitze befindlichen Hefte mit folgendem Formular 2, bestehend aus Stamm- und abtrennbarem Abschnitt, aus und übergibt den Abschnitt 2 dem Versender; der letztere begiebt sich nunmehr zur Güterabfertigungsstelle, um die Abfertigung seines Wagens, Ausstellung des Frachtbriefes, Zahlung der Fracht usw. zu veranlassen.

Hierbei überreicht der Versender die Abschnitte 1 und 2 und wird ihm sodann die hinterlegte Kaution in Abzug gebracht. Inzwischen dient der in den Händen des Stationsbeamten bleibende Stamm 2 dazu, dem Zugführer die nöthigen Notizen für die zu befördernden Wagen zu geben.

Es hat sich durch die vorbeschriebene Einrichtung ermöglichen lassen, 3 Sonderzüge in solch kurzen Zeitabschnitten abfahrbereit zu stellen, wodurch die Anschlüsse der entfernt liegenden Stationen noch an demselben Tage erreicht werden.

Diese Einrichtung ist vielleicht für andere Viehversandstationen empfehlenswerth und mögen diese Zeilen zu deren Einführung in geeigneten Fällen anregen.

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Köln (rechtsrh.)

Station Dinslaken.

Wagen . . . .

No. . . . .

. . . . □m

ist mit . . . . Stück

. . . .

für . . . .

Station . . . .

beladen.

No. 2.

Eisenbahn-Direktions-Bezirk Köln (rechtsrh.)

Station Dinslaken.

Wagen . . . . No. . . . . □m

ist mit . . . . Stück Vieh und zwar:

. . . .

für Station . . . . verladen.

Absender und Empfänger ist . . . .

Dinslaken, den 189

Der abfertigende Beamte

. . . .

No. 2.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4430 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Bregthalbahn und der Prignitzer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 42 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 49 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, Begleitschreiben zum II. Nachtrag zu dem vom 1. Mai 1893 ab gültigen arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisse (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Landesausschussbericht über das Lokalbahnwesen in Niederösterreich.

Dieser an den Landtag erstattete Bericht dürfte auch für die übrigen Kronländer von maassgebender Bedeutung sein. Das Referat gewährt auch einen Ueberblick über die Ergebnisse der Konferenz, welche von Vertretern der am Lokalbahnwesen zunächst interessirten Kronländer in Wien abgehalten wurde. Dieselbe bezweckte die möglichst einheitliche Lösung der Frage, wie das Lokalbahnwesen reichsgesetzlich neu zu regeln wäre. Unter den einschlägigen Beschlussanträgen heben wir den Wunsch nach Einbeziehung der Strassenbahnen in die gesetzmässige Definition der Lokalbahnen hervor. Hinsichtlich ihres Tarifwesens wurde dessen Ausgestaltung in einer von dem der Hauptbahnen verschiedenen, möglichst einfachen und je nach den Verhältnissen leicht veränderlichen Weise gewünscht. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen der Lokalbahnen soll nicht, wie bisher, nahezu gänzlich ausgeschlossen bleiben, sondern auch dann gestattet sein, wenn die Garantie für Verzinsung und Tilgung des Prioritätenkapitals seitens der Landesverwaltungen, der Bezirke, sonstiger Körperschaften oder auch seitens Privatbetheiligter gewährleistet erscheint. Werde die Garantie von Privaten übernommen, so müssten die übernommenen Verpflichtungen hypothekarisch sichergestellt werden. In Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Steierischen Landesausschusses, welches dem Berichte auszugsweise beigegeben ist, empfiehlt der Niederösterreichische Landesausschuss die Schaffung einer eigenen staatlichen Centralstelle für das Lokalbahnwesen beim Handelsministerium. Zum Schlusse des Berichts wird die nächste Zukunft der staatlichen Förderung des Lokalbahnwesens besprochen und erklärt, dass die Bildung eines eigenen Eisenbahnfonds gar nicht nöthig wäre, wenn für jede garantirte Linie Obligationen ausgegeben werden, in deren Text auszusprechen wäre, dass der Staat dieselben jederzeit zur Selbstzahlung zu übernehmen berechtigt ist.

Was nun die Schaffung des Gesetzes selbst anbelangt, so verweist der Bericht darauf, dass die Grundlage für jedes Landes-Eisenbahngesetz das jeweilig geltende Reichsgesetz bilde. Da sich nun die Regierung mit einer Reform des gegenwärtig geltenden Reichsgesetzes beschäftige, für deren gedeihliche Durchführung die Persönlichkeit des neuen Handelsministers die volle Gewähr biete, so erachte es der Landesausschuss für verfrüht und unzweckmässig, im gegenwärtigen Zeitpunkte den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung in Niederösterreich, dem Landtage vorzulegen, hält es vielmehr als dringend geboten, das Reichsgesetz abzuwarten. Schliesslich bemerkt der Bericht, dass gegenwärtig 13 Lokalbahnprojekte zur Beurtheilung vorliegen.

Die Böhmischen Lokalbahnprojekte.

In der Eröffnungssitzung des Böhmischen Landtags hat der Oberstlandmarschall die Ausgestaltung des Lokalbahnnetzes in Böhmen als eine der wichtigsten Aufgaben des Landtags bezeichnet und der Landesausschuss hat hierüber einen umfassenden Bericht vorgelegt. Auf Grund der Vereinbarung mit dem Handelsministerium beantragt der Landesausschuss Landesunterstützungen für 7 Bahnprojekte, deren Herstellungskosten mit rund 12000000 fl. veranschlagt sind. So wird beantragt eine Subvention von 115000 fl. für die Lokalbahn Beneschau-Wlaschim, eine Unterstützung von 100000 fl. für die Lokalbahn Policka-Zwittau, eine solche von 135000 fl. für die Linie Neuhaus-Neubistritz und eine Landessubvention von 250000 fl. für Karlsbad-Johanngeorgenstadt. Für die Lokalbahnen Postelberg-Laun, Joachimsthal-Schlackenwerth und Cercan-Modran mit der Abzweigung nach Dobrisch werden Unterstützungen in Form von Zinsengarantien im Rahmen des Landesgesetzes vom 17. Dezember 1892 beantragt. Nebst diesen Projekten stehen beim Landesausschuss noch 17 Bahnprojekte in Verhandlung. Ausserdem liegen Petitionen vor, in welchen die Landesunterstützung für 5 Bahnprojekte in Anspruch genommen wird.

Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert: a) dem Ungarischen Reichstagsabgeordneten Adam von Bornemisza und Genossen für die Theilstrecke Konieczna-Landesgrenze der projektirten Lokalbahn Bartfeld-Konieczna auf die Dauer von 6 Monaten; b) dem Bürgermeister Johann Reitter in Radkersburg für eine normalspurige Lokalbahn von der Südbahnstation Radkersburg zur Station Fehring der Ungarischen Westbahn mit einer eventuell mit elektrischer Kraft zu betreibenden Abzweigungslinie von der Projektsstation Kapfenstein nach Gleichenberg auf die Dauer eines Jahres; c) dem J. C. Bierenz in Wien für eine Strassenbahn nach dem System Daimler von einem geeigneten Punkte der Kronprinz Rudolfstrasse nächst dem Praterstern in Wien über die Kronprinz Rudolfbrücke bis nach Kagran neuerlich auf ein Jahr verlängert.

Unzulässigkeit der Beförderung losen Knochenmaterials unter Verwendung hermetisch verschliessbarer Spezialwagen.

Ein diesfälliges Ansuchen wurde vom K. K. Handelsministerium aus folgenden Gründen abgewiesen: Die bei der Beförderung derartigen losen Knochenmaterials ohnehin unvermeidlichen sanitären Uebelstände würden sich bei der Be-

ladung und Entladung der Wagen in weit höherem Maasse als bei der gegenwärtigen Verpackungsart geltend machen; dies wäre auch der Fall, wenn solche Sendungen in den projektirten Spezialwagen nur für mit der Bahn durch Schleppgeleise verbundene Etablissements aufgegeben werden dürften, weil die Uebelstände bei der Aufgabe nicht behoben würden und weil auch im Falle des Heisslaufens oder eines anderen Gebrechens des Wagens oder der Unanbringlichkeit der Sendung eine Ausladung der losen Knochen auf einer Eisenbahnstation erfolgen müsste und es nicht angeht, das Bahnpersonal der schädlichen Einwirkung der hierbei sich entwickelnden Ausdünstung auszusetzen.

Wiener Verkehrsanlagen.

Der Voranschlag für dieselben pro 1894 beträgt 17,02 Millionen Gulden, wovon auf die Stadtbahn allein 10,04 Millionen Gulden entfallen. Obige Summe wird durch Ausgabe einer neuen Serie von Obligationen beschafft werden. Die Regierung beschäftigt sich mit dem Projekt, die Finanzirung der Lokalbahnen dadurch zu ermöglichen, dass ein Theil des Verkehrs der Wiener Verbindungsbahn und der Donau-Uferbahn auf die Stadtbahn geleitet werde, dass ferner die Lokalzüge der Staatsbahnen in Hütteldorf auf die Wienthallinie übergehen. Der Betrieb soll von der Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen geführt werden.

Gailthalbahn Hermagor-Arnoldstein.

Den Konzessionären dieser Bahn wurde von der Regierung die Errichtung einer Aktiengesellschafft unter obiger Firma mit dem Sitze in Wien bewilligt. Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von 400 000 fl., zerlegt in 4 000 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu 100 fl., festgesetzt und besteht aus 1 500 Stück Prioritätsaktien im Gesammtbetrage von 150 000 fl. und aus 2 500 Stück Stammaktien im Gesammtbetrage von 250 000 fl. Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit 4 % zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 1 300 000 fl. auszugeben. Von den zur Begebung bestimmten Prioritätsobligationen ist über Verlangen der Staatsverwaltung ein den eventuellen Ersparnissen am Anlagekapital entsprechender Theilbetrag zurück zu behalten, welcher erst im Falle des Bedarfes nach erhaltener staatlicher Genehmigung zur Emission zu bringen ist. In diesem Falle sind die an der Verzinsung dieser Prioritätsobligationen erzielten Ersparnisse der Garantierechnung, die auf die zurückbehaltenen Obligationen nach Maassgabe der Verloosung etwa entfallenden Rückzahlungsbeträge dem Reservefonds gutzubringen.

Die Enquete über das Eisenbahn-Betriebsreglement.

Dieselbe soll am 29. d. Mts. abgehalten werden. Das Handelsministerium wird durch Sektionschef Dr. Ritter von Wittek und Regierungsrath und Oberinspektor der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen Dr. Max Freiherrn von Buschmann vertreten sein. Die Konferenz der Eisenbahndirektoren wählte hierführ 8 Delegirte und 2 Ersatzmänner u. zw. von: der Südbahn-Gesellschaft Generalsekretär Dr. Adolf Schiff, kommerzieller Direktor Richard Heimbold; der Staatseisenbahn-Gesellschaft Generalinspektor Regierungsrath Johann Klima, Oberinspektor Rechtskonsulent Dr. Bruno v. Wagner; den Oesterreichischen Staatsbahnen Generaldirektionsrath Dr. Viktor Röll und Inspektor Bernhard Grossmann (Ersatzmann); der Böhmischen Westbahn Generalsekretär Regierungsrath Dr. A. Ritter v. Kuh; der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Oberexpeditor Edmund Horst und Sekretär Dr. Josef Schwab (Ersatzmann); der Oesterreichischen Nordwestbahn Oberinspektor Kaiserlicher Rath Georg v. Görgey. Das Justiz- und Ackerbauministerium, sowie der Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen haben auch bereits ihre Vertreter gewählt, die der Handelskammern und der anderen berufenen Körperschaften sind noch nicht bekannt.

Protest gegen die Ertheilung einer Vorkonzession.

Der Böhmischen Montangesellschaft wurde die Vorkonzession für den Bau einer Linie von Duschnik nach Beraun ertheilt, welche Bahn eine Konkurrenz der Böhmischen Westbahn bildet. Die letztere verweist nun auf ihr Privilegium, welches es verwehrt, dass während der Dauer der Konzession Konkurrenzrouten hergestellt werden und sie stützt sich darauf, dass in einem solchen Falle der Böhmischen Westbahn das Vorrecht einzuräumen ist. Falls diesen Bestimmungen nicht Rechnung getragen werden sollte, wäre der Rechtsweg zu betreten, zu dem es jedoch kaum kommen dürfte, da ein Ausgleich zu gewärtigen ist.

Betreffend die Verlängerung der Frachtbegünstigungen für Getreide und Mahlprodukte

wurde folgende Kundmachung erlassen: „Die für Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, bezw. für Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn) und Roggen (Korn) als Frachtgut publizirten, bis Ende Dezember 1893 gültigen Frachtbegünstigungen werden, nachdem zur Durchführung der für diese Transporte für 1894 in Aussicht genommenen Maassnahmen noch Vorbereitungen zu treffen sind, unter Aufrechthaltung sämmtlicher Bedingungen und Modalitäten bis Ende Februar d. J. prolongirt. Die Vorlage der Dokumente über die in den Monaten Januar und Februar d. J. zur Expedition gelangenden Transporte hat bis Ende Mai d. J. zu erfolgen."

Prozess, betreffend die Prioritäten der Ungarischen Westbahn.

In allen 3 Instanzen wurde die diesfällige Zuständigkeit der Oesterreichischen Gerichte ausgesprochen. Die Sachlage ist nun folgende: Von den Prioritäten der Ungarischen Westbahn zweiter Emission sind gegenwärtig nur mehr die auf den Oesterreichischen Theil der Ungarischen Westbahn fallenden in Umlauf. Dagegen hat der Ungarische Finanzminister die sämmtlichen noch ausstehenden Prioritätsobligationen zweiter Emission der verstaatlichten Ungarischen Westbahn im Betrage von 3 276 400 fl. zur Rückzahlung zum 1. Oktober 1893 mit dem Beisatze gekündigt, dass mit diesem Rückzahlungstermin die Verzinsung der gekündigten Obligationen aufhört. Nach der Rechtsanschauung des Prioritätenkurators war die Ungarische Regierung zu dieser Kündigung nicht berechtigt, da dieselbe selbst durch den berufenen Ungarischen Gesetzartikel nur ermächtigt wurde, jene Prioritätsobligationen der ersten und zweiten Emission, welche auf die Ungarische Strecke der Ungarischen Westbahn entfallen, mittelst Kündigung zur Rückzahlung zu bringen.

Beweislast bezüglich einer vom Aufgeber selbst verladenen und im beschädigten Zustande angelangten Sendung (Rechtsfall).

Eine vom Kläger selbst verladene Sendung Häute kam in Budapest ganz durchnässt an. Die von ihm verlangte Entschädigung wurde von allen 3 Instanzen (Königliche Kurie, 1891) aus folgenden Gründen abgewiesen: Der Kläger behauptete nicht, dass die Angestellten der Bahn das Nasswerden der Häute verschulden; dies scheint aber auch ausgeschlossen, weil der betreffende Wagen mit dem unverletzten Bleiverschluss angelangt ist; derselbe auch keine Spur von Nässe zeigte. Der Zustand dieser Waare bei der Aufgabe konnte wegen der Selbstverladung durch den Kläger bahnseitig nicht festgestellt werden. Die Durchnässung der Häute muss nach der Aussage der Sachverständigen schon früher erfolgt sein; auch war ausser den Häuten in dem Wagen keine andere Waare verladen; der Schaden ist also durch die innere Beschaffenheit der Häute entstanden, wofür die Bahn aber nach § 398 des Handelsgesetzes (entspricht dem Art. 395 des Allg. D. H.-G.-B.) nicht haftet; endlich weil die Beweisführung, dass die durch die Benässung verursachte Beschädigung vom Zeitpunkt der Uebernahme bis zur Ausfolgung derselben entstanden wäre, den Kläger belastet; derselbe aber in dieser Richtung gar keine Beweise vorlegte. (Röll'sche Sammlung Nr. 37, 1893).

Bau der grossen Bahnhofsbrücke in Raab.

Diese vor 2 Jahren in Angriff genommene eiserne Brücke, welche mit Uebersetzung der Hauptstrasse die äusseren Bahnhofsplätze verbinden soll, wird demnächst dem Verkehre übergeben. Dieselbe ist 12 m breit und 620 m lang, die Baukosten betragen 250 000 fl.; an der Längsseite sind mehrere Treppen für Fussgänger angebracht. Die Brücke wird zum Andenken an den verstorbenen Minister „Barossbrücke" getauft werden. Bei den vor einiger Zeit stattgefundenen Belastungsproben wurden 20 mit Stahlschienen beladene Wagen verwendet.

Schadenersatz infolge von Lieferfristüberschreitung (Schiedsspruch).

Eine Oesterreichische Eisenbahngesellschaft wurde wegen Uebersehreitung von versicherten Lieferfristen in 3 Fällen von einer Firma beim Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichte verklagt. Im ersten Falle wurde die Klage deshalb abgewiesen, weil der Deckungskauf des Klägers noch vor Ablauf der Lieferfrist erfolgt sei, daher ein Kausalzusammenhang mit der Fristüberschreitung nicht bestehe und er deshalb den angeblich durch die Verspätung entstandenen Schaden nicht nachweisen könne. Im zweiten Falle wurde dagegen die Bahn aus dem Grunde für sachfällig erklärt, weil die in Stettin aufgegebene Sendung von Kleesaat um 2 Tage verspätet auf der Bestimmungsstation einlangte und der Kläger nach Ablauf

der Lieferungsfrist durch Ankauf eines gleichen Waarenquantums in München sich gedeckt hat und die Differenz zwischen dem Preis dieser Waare und dem Deckungskauf mit Recht verlangen konnte. Die Einwendung der geklagten Bahn, dass der Kläger keinen Schaden erlitten habe, weil die Firma, an welche der Kläger die Waare abzuliefern hatte, ihm eine Nachfrist gestattete, entzieht sich der schiedsrichterlichen Würdigung. Im dritten Falle wurde dem Kläger nur die Hälfte des beanspruchten Schadenersatzes zuerkannt, weil er durch eine Faktura nur nachweisen konnte, die Hälfte des mit einer Fristüberschreitung von 13 Stunden angelangten Waarenquantums nach Ablauf dieser Frist zur Deckung angekauft zu haben. Mit Rücksicht darauf, dass die Bahn im zweiten Falle ganz und im dritten Falle zum Theil unterlegen war, wurde ihr auch der Ersatz der Kosten des Verfahrens in einem ermässigten Betrage auferlegt. („Juristische Blätter“ Nr. 50 vom 10. Dezember 1893.)

Eröffnung und Befugnisserweiterung von Haltestellen.

Oesterreichische Nordwestbahn. Am 20. Dezember 1893 wurde die zwischen den Stationen Dobrenitz-Sirowatka und Chlumetz gelegene Personen-Haltestelle Karanitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Engelhof der schmalspurigen Linie Lambach-Gmunden Seebahnhof ist am 1. d. Mts. für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Bis zur Einbeziehung dieser Station in den Kilometerzeiger werden der Frachtberechnung für die Strecken Engelhof-Oberweis 4 km, Engelhof-Gmunden Seebahnhof 2 km zu Grunde gelegt.

Die Januarbeförderung von Bediensteten der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Das „Verordnungs- und Anzeigenblatt der Staatsbahnen“ verlautbart das Januaravancement. Im ganzen sind 29 Oberbeamte und 642 Beamte in höhere Dienstklassen vorgerückt. Von Unterbeamten wurden 414 befördert. Endlich sind 955 Diener und 715 Wächter in eine höhere Gehaltskategorie befördert worden.

Ersatz normalspuriger Eisenbahnen mit geringer Fahrgeschwindigkeit durch Schmalspurbahnen.

Ueber dieses Thema hielt im Verein zur Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens Ingenieur Karl Büchelen einen Vortrag. Der Redner gab im Eingange desselben eine erschöpfende Darstellung des Entstehens und der Ausgestaltung der Schmalspurbahnen in Oesterreich und bezeichnete das System der Normalspur mit geringer Fahrgeschwindigkeit als den Uebergang von den normalspurigen Haupthahnen zu den Schmalspurbahnen. Der Vortragende wendete sich dann zur Charakterisirung jener Mängel und Lücken, welche dem System der normalspurigen Eisenbahnen mit geringerer Fahrgeschwindigkeit anhaften; auf die Ursachen hinweisend, welche den Schmalspurbahnen in Oesterreich hemmend im Wege standen, kennzeichnete er die Okkupation Bosniens als jene Periode, in welcher die 76 cm-Spurweite ihre Feuertaufe erhalten und in glänzender und unwiderlegbarer Weise die Bedeutung der Schmalspurbahnen dargethan habe. An der Hand von Beispielen, in denen der Redner zeigte, in welcher Weise es sich empfehlen dürfte, bestehende normalspurige, mit geringer Fahrgeschwindigkeit ausgestattete Nebenbahnen in Schmalspurbahnen umzuwandeln, gelangte derselbe zu der Schlussfolgerung, dass durch die Schmalspurbahnen, vermöge ihrer geringen Bau- und Betriebskosten bei vollkommen entsprechender Leistungsfähigkeit und der Möglichkeit grösserer Fahrgeschwindigkeit und öfteren Zugverkehres, den ökonomischen Anforderungen und Wirthschaftsbedürfnissen besser entsprochen wird und die Wünsche um Herstellung von Bahnen früher und in grösserem Umfange befriedigt werden können, als bei Festhaltung an der Normalspur, die selbst bei Annahme geringer Fahrgeschwindigkeit viel theurer zu stehen komme. Die Schmalspur empfehle sich daher für viele Bahnen, welche derzeitig noch normalspurig projektirt sind, da, wie es die Bosnisch-Herzegowinischen Bahnen bewiesen haben, die Schmalspur auch militärischen Zwecken vollauf genüge.

Personalnachrichten aus Ungarn.

Der Präsidentdirektor der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath Julius Ludvigh, wurde zum Mitglied der Magnatentafel (Ungarisches Herrenhaus) ernannt. Seine grossen Verdienste um das Gedeihen nicht nur der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, sondern auch um das ganze Ungarische Bahnwesen überhaupt, machen ihn dieser hohen Auszeichnung besonders würdig. Dieselbe wird auch im ganzen Lande, besonders von allen Bediensteten der Staatsbahnen, freudig begrüsst, welche in ihrem Direktor auch ihren väterlichen Freund verehren.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die schwebenden Verhandlungen über die Handelsverträge Oesterreich-Ungarns mit Serbien und Russland geben Hoffnung auf einen baldigen gedeihlichen Abschluss derselben. Die Einnahmeausweise der Bahnen zeigen fast bei allen eine namhafte Steigerung gegen das Vorjahr. So hat die Staatsbahn (308,25) nach dem letzten Ausweise bis zum 20. Dezember 1893 bereits ein Plus von 1,17 Millionen Gulden; das Plus der Südbahn (109,25) ist noch bedeutender und erreicht fast schon 3 Millionen Gulden; auch für Elbethalbahn (242,50) war lebhafter Begehr, weil eine höhere Dividende als im Vorjahre bei ihr in Aussicht steht. Dasselbe gilt von allen Böhmischen Bahnen, welche zu höheren Kursen aus dem Markte genommen wurden. Etwas abgeschwächt waren ohne besonderes Motiv Nordbahn (2920) und Nordwestbahn (217). Am 1. d. Mts. wurden für die Verzinsung und Tilgung Oesterreichischer Effekten rund 103 Millionen Gulden, und zwar 85 Millionen Gulden für Kuponeinlösungen und 18 Millionen Gulden für Kapitalrückzahlungen fällig.

Aus England.

Die Eröffnung des Manchester Seekanals.

Die Eröffnung des Kanals fand an dem dafür in Aussicht genommenen Termine (am 1. d. Mts.) statt. Schon in früher Stunde fanden sich, wie die „Industries and Iron“ berichten, eine stetig zunehmende Bevölkerung an den Salforddocks zu Manchester ein und diejenigen, welche mit Eintrittskarten versehen waren, konnten etwa 3 oder 4 km kanalaufwärts, zwischen Trafford Wharf und der Bartonbrücke, an den Ufern entlang Plätze finden. Nicht weniger als 50 000 Einlasskarten für diese Stelle waren in der Woche vor der Eröffnung an Kaufleute und Aktionäre ausgegeben worden. Das grosse Publikum konnte an der Kanalstrecke oberhalb der Bartonbrücke Aufstellung nehmen. Die offizielle Eröffnungsfeier begann um 9½ Uhr. Um diese Zeit fuhr die Yacht „Norseman“ des Mr. R. S. Platt von Latchford nach Manchester ab, mit den Direktoren und den Oberbeamten der Gesellschaft an Bord. Ein zweites Schiff, der „Snowdrop“, führte die Mitglieder der Kaufmannschaft von Manchester, ein weiteres, der „Great Britain“, die Stadtrathsmitglieder von Salford. Die 3 Schiffe wurden von den am Ufer befindlichen Volksmassen aufs lebhafteste begrüsst. Weitere Schiffe führten die Kaufmannschaft von Warrington, die Beamten des Bridgewaterkanals, des Kunstklubs und des Klubs der Konservativen von Manchester, der Oldhamer Kaufgesellschaft für Baumwolle und andere Körperschaften. Weiter schlossen sich Vergnügungsboote an, demnächst folgten Handelsschiffe, Lastboote, Barken in langer Reihe, mehr oder weniger reich geschmückt. Im Laufe des Nachmittags wurden ferner 21 Schiffe erwartet, die in den Manchester Docks zu löschen hatten.

An dieser Stelle ist eine in dem in Nr. 99 S. 935 Jahrgang 1893 dieser Zeitung mitgetheilten Aufsatze über den Kanal enthaltene Angabe über die Höhenlage der Brücken, da dieselbe möglicherweise zu Missverständnissen Anlass bieten könnte, zu erläutern. Es heisst dort: „Alle Strassen- und Eisenbahnbrücken, welche den Kanal kreuzen, sind entweder feste oder Drehbrücken. Sie liegen alle mit ihrer Unterkante 22,9 m über dem Wasserspiegel.“ Im zweiten Satz sind natürlich nur die festen Brücken gemeint.

Bücher- und Kartenschau.

Vom rollenden Flügelrad. Darstellung der Technik des heutigen Eisenbahnwesens. Von A. v. Schweiger-Lerchenfeld. Mit 300 Abbildungen. In 25 Lieferungen zu 50 ₰. (A. Hartleben's Verlag in Wien.) Bisher sind fünf Lieferungen erschienen.

Die geniale Idee, das Eisenbahnwesen populär darzustellen, welche der Verfasser in diesem Werke verkörpert (siehe die anerkennende Besprechung des 1. Hefts desselben in Nr. 83 S. 790 Jahrg. 1893 d. Ztg.), wird in den nunmehr erschienenen weiteren Lieferungen (2—5) in derselben glücklichen Weise weiter verfolgt. Die trockensten eisenbahntechnischen Themen werden durch das Darstellungstalent des Autors dem Leser schmackhaft gemacht und gestalten sich dadurch die von grosser Sachkenntniss zeigenden Ausführungen zu einer anziehenden Lektüre. Der erste Abschnitt, welcher vom Schienenweg handelt (1. Erdarbeiten, 2. Tunnelbau, 3. Brückenbau, 4. Oberbausysteme), bietet Interessantes in reicher Abwechslung. Besonders hervorzuheben ist die grosse

Zahl von Abbildungen, darunter die schönen Vollbilder, welche das Verständniss des Textes wesentlich erleichtern.

Die Elektrizität im Dienste der Menschheit. Eine populäre Darstellung der magnetischen und elektrischen Naturkräfte und ihrer praktischen Anwendungen. Nach dem gegenwärtigen Standpunkte der Wissenschaft bearbeitet von Dr. A. Ritter von Urbanitzky. Mit etwa 1000 Abbildungen. Zweite vollständig neu bearbeitete Auflage. In 25 Lieferungen zu 50 ₰.

Die auf dem Gebiete der Verallgemeinerung des Wissens unermüdlich thätige Firma A. Hartleben's Verlag in Wien hat mit dieser von uns in Nr. 86 S. 818 Jahrg. 1893 d. Ztg. angezeigten Schrift ein Lieferungswerk begonnen, auf welches wir jetzt, wo die Lieferungen 3 bis einschl. 6 erschienen sind, wiederholt die Aufmerksamkeit unserer Leser lenken wollen.

Offizielle Eisenbahnwandkarte von Oesterreich-Ungarn. Die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen gibt seit Jahren eine Uebersichtskarte in 6 grossen Blättern (im ganzen 185/128 cm, Maassstab 1 : 1 Million) heraus, welche ausser dem Eisenbahnnetz der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie auch das der Balkanstaaten und Italiens angibt und bis Salonichi, Konstantinopel, Odessa und Neapel reicht. Die Bahnlinien bezw. Bahngebiete in Oesterreich-Ungarn treten durch Farben unterschieden mit ihren Stationen deutlich hervor und sind ausser den an den Eisenbahnen gelegenen Stationsorten auch viele andere abseits der Bahnlinie liegenden Orte auf der Karte angegeben. Auch das Terrain ist leicht abgetönt kenntlich gemacht. Die soeben für 1894 erschienene neue Ausgabe ist in der K. K. Generalinspektion auf Grund amtlicher Nachrichten bis zum Schluss des Jahres 1893 ergänzt bezw. sorgfältig revidirt und sind in dieselbe die neu eröffneten, im Bau begriffenen und auch fest projektirten Linien nachgetragen worden. Besonderen Werth erhält die Karte durch die offizielle Herstellung, welche deren Zuverlässigkeit verbürgt.

Mit dem Verkauf des Kartonwerks ist die Kunst- und Landkartenhandlung Artaria & Co. in Wien betraut. Preis kolorirter Karten 11 ℳ.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Geheime Baurath Naumann in Breslau ist zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau endgültig betraut worden.

Versetzt sind: der Regierungs- und Baurath Knoche in Berlin als Dirigent (auftrw.) der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion nach Frankfurt a/M.; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Wolff in Frankfurt a/M. als Mitglied an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Brieg-Lissa) in Breslau; Multhaupt in Danzig als Mitglied an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Stolp; Coulmann in Hanau als Mitglied an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Frankfurt a/M.; Matthes in Fordon als Mitglied an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Danzig; Buchholz in Konitz als Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion nach Freiburg i. Schles.; Grothe in Erfurt als Mitglied an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Neuwied; Scholkmann in Essen nach Berlin unter Verleihung einer Baubeamtenstelle im technischen Eisenbahnbüreau des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Die Stellen von Direktionsmitgliedern sind verliehen: den Regierungs- und Bauräthen Rohrmann und Schnebel in Bromberg bei der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst und Maret in Hannover bei der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst.

Dem Regierungs- und Baurath Schwering in Berlin ist unter Belassung in der bisherigen Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines Mitgliedes des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Berlin-Lehrte) in Berlin verliehen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Infolge Eisganges im Rheine sind die diesseitigen Fähranstalten wie folgt für jeden Verkehr unterbrochen:
1. Obercassel bei Bonn seit 3. d. Mts.,
2. Bingerbrück-Rüdesheim „ 3. „ „
3. Griethausen bei Cleve „ 5. „ „

Dauer der Unterbrechung unbestimmt.
Köln, den 6. Januar 1894. (91)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Wegen Eisrinnens auf der Donau wurde der Eisenbahntrajekt-Verkehr zwischen den Stationen Gombos und Erdöd am 1. Januar l. J. für unbestimmte Zeit eingestellt.
Budapest, am 6. Januar 1894. (92)

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Vom 8. d. Mts. ab gelangen — nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — auf der zwischen den Stationen Berlin Görlitzer Bhf. und Grünau gelegenen Station Adlershof auch Stückgüter im Einzelgewicht von über 250 kg zur Abfertigung; zugleich werden die daselbst hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehenden Beschränkungen aufgehoben.
Berlin, den 10. Januar 1894. (93)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Die an der Strecke Lehrte-Celle gelegene Haltestelle Ehlershausen wird vom 16. d. Mts. ab für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren im diesseitigen Lokalverkehr und im Wechselverkehr mit den anderen Preussischen Staatsbahnen, mit der Oldenburgischen und Oberhessischen Bahn, sowie im Hannover-Bayerischen, Niederdeutschen, Norddeutschen und Westdeutschen Verbande eröffnet.

Fahrzeuge bleiben auch ferner von der Abfertigung ausgeschlossen.

Die in Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Abfertigungsstellen zu erfragen.
Hannover, den 5. Januar 1894. (94)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 15. Januar bis Ende April d. J. kommen im Verkehre der Stationen Voitersreuth, Franzensbad und Eger untereinander für die Beförderung von:
a) Futtermittel, als: Kleie, Heu, Stroh, Klee und Kleeheu, Futterkräuter, Futterrüben, Häckerling, Häcksel, Kaff, Ohm, Spreu, Schlämpe, Spülicht, Trebern, Trestern, Malzkeime, Oelkuchen und Oelkuchenmehl;
b) Holzwolle, Torfstreu und Waldstreu, sowie Düngemittel der Position D 15 der Güterklassifikation des Tariftheiles I für die Oesterreichischen Bahnen vom 1. Januar 1893

folgende Einheiten:
zu a) 0,10 }
zu b) 0,13 } kr. für 1 km und 100 kg,
mit einem Mindestsatze von 4 fl. für den Wagen und Frachtbrief zur Anwendung.

Die Bedingungen, unter welchen diese Einheitssätze angewendet werden, sind bei den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen.
Dresden, am 10. Januar 1894. (95)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. In den Ausnahmetarif 7 für Rohblei und Rohzink (Tarifheft Nr. 2) wird unterm 15. Januar d. J. die Station Riesa einbezogen.

Die Berechnung der Fracht erfolgt auf Grund des Spezialtarifs III.
Dresden, den 10. Januar 1894. (96)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Januar d. J. wird bis auf Widerruf ein ermässigter Frachtsatz für die Beförderung von Schwefelkies von Grevenbrück nach Iserlohn eingeführt.
Elberfeld, 9. Januar 1894. (97)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinischer Nachbar-Verkehr. Am 15. Januar d. J. wird die Haltestelle Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Verkehr mit den betheiligten Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marienhütten-, Holländischen, Nordbrabant-Deutschen und Crefelder Eisenbahn aufgenommen.

Die zur Anwendung kommenden Tarifsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.
Köln, den 9. Januar 1894. (98)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. Januar d. J. wird nachstehender direkter Frachtsatz eingeführt:

Zwischen	Ausnahmetarif 6 a (Holz, Europ.)
Wolframs und Sohland . . .	für 100 kg in Pfennig 87

Dresden, den 4. Januar 1894. (99)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Soweit in den Ausnahmetarifen für den Versand Oberschlesischer Steinkohlen, Steinkohlen-Brikets und Koks im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau bezüglich der ermässigten Frachtsätze für die Station Podejuch unter II und im Verkehr nach den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg bezüglich der Frachtsätze für Massensendungen im Theil II und III dieser Tarife die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen vorgeschrieben ist, tritt mit sofortiger Gültigkeit eine Aenderung dahin ein, dass nur bei Verwendung von Wagen mit 15 t Ladegewicht und mehr der Frachtberechnung das Ladegewicht der gestellten Wagen, im übrigen aber das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch 10 t für jeden Wagen, zu Grunde zu legen ist.

Breslau, den 12. Januar 1894. (100)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr. Am 1. Februar 1894 tritt an Stelle des Ungarisch-Oesterreich.-Deutschen Holz- und Borke-Ausnahmetarifs vom 1. August 1888 nebst Nachträgen unter dem Titel „Ungarisch-Deutscher Holz- und Borkeverkehr" ein neuer Ausnahmetarif für Holz und Borke nebst Anhang in Kraft, welcher wesentlich ermässigte Frachtsätze enthält.

Die Ermässigungen beruhen auf Aenderungen in den Frachtantheilen der Oesterr.-Ungarischen Bahnen.

Die durch den neuen Tarif eintretenden Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 15. März 1894.

Der Anhang enthält Kursunterschiedsbeträge, welche von den Frachtsätzen, je nach dem Stande der Oesterr. Währung, in ein- oder mehrfachem Betrage in Abzug zu bringen sind.

Vom 1. Februar 1894 gelangen die Kursunterschiedsbeträge in doppelter Höhe zum Abzug.

Der neue Tarif nebst Anhang kann znm Preise von 2,00 ℳ bei den bekannten Dienststellen vom 20. Januar ab bezogen werden.

Breslau, den 10. Januar 1894. (101)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II — Heft 1. Vom 15. d. Mts. wird der Ausnahmetarif Nr. 39 A für Schlacken wie folgt erweitert:

Von Althütten nach Friedrichshütte 1,20 ℳ, von Pürglitz nach Friedrichshütte 1,23 ℳ für 100 kg.

Von diesem Zeitpunkte ab werden alle Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 39 G für Schlacken etc. zum Hochofenbetriebe ab Althütten um 0,02 ℳ, ab Pürglitz um 0,03 ℳ für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 10. Januar 1894. (102)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Februar 1894 an werden die in den Heften 1, 2, 3 und 4 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Gütertarifs, sowie in den Nachträgen I und III der Hefte 1 und 2 dieses Tarifs, ferner die in den Heften 1, 2, 5 und 6 des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifs enthaltenen Kursunterschiedsbeträge unter B von den Frachtsätzen unter A bis auf weiteres im vierfachen Betrage abgezogen.

Dresden, am 10. Januar 1894. (103)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Im Hessisch-Badischen Expressgutverkehr treten mit dem 1. März d. J. für die Station Lahr kleine Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Mainz, 9. Januar 1894. (104)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Betrifft Ausnahmefrachtsatz für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von Chorin nach Pankow-Schönhausen. Am 15. Januar d. J. tritt für den Versand von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen zum Strassenbau in Wagenladungen von 10000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Chorin nach Pankow-Schönhausen ein ermässigter Frachtsatz von 0,21 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 8. Januar 1894. (105MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Alt-Mädewitz. Vom 15. Januar d. J. ab gelangen auf der bisher nur dem Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehr dienenden Haltestelle Alt-Mädewitz (zwischen Wriezen und Jaedickendorf) auch Leichen und Fahrzeuge zur Abfertigung. Ausgeschlossen hiervon bleiben nur solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge (als Lokomobilen, Künstlerwagen usw.). Gleichzeitig wird die auf der genannten Haltestelle hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehende Beschränkung aufgehoben.

Berlin, den 10. Januar 1894. (106MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Hannover-Köln (rrh.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1894 werden die Stationen Bunzlau, Görlitz, Greifswald, Lauchhammer, Ober-Leschen, Stettin Central-Güterbhf., Stralsund, Torgelow, Ueckermünde und Zittau als Empfangsstationen in die in den obenbezeichneten Staatsbahnverkehren bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei-Roheisen (Ausnahmetarif 20 bezw. 19) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 31. Dezember 1893. (107MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Gemeinschaftlicher Vieh etc.-Tarif der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt. Der oben bezeichnete Tarif ist dahin berichtigt worden, dass schwerwiegende Fahrzeuge nach und von Montwy, Station des Direktionsbezirks Bromberg, nicht abgefertigt werden.

Erfurt, den 5. Januar 1894. (108)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen
betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Rumänisch-Süddeutscher Eisenbahnverband. Einführung eines direkten Frachtsatzes für Baumwollwaaren von Heidenheim nach Bukarest-Filaret. Mit Gültigkeit vom 15. Januar l. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1894, sofern in der Zwischenzeit nicht Einführung im Tarifwege erfolgt, tritt für Transporte von „Baumwollwaaren, gemeine als: Barchent, roh, auch gefärbt, Battist, Calicot, Calmuk, roh, auch bedruckt, Chaly, Croisé, Greadel, Mousseline, Drucknessel (Nessel), Molinos, Cottone (Kattune), Köper, Shirtings, alle diese Artikel ohne Emballage oder blos in Papier derart eingeschlagen, dass die Stirnseiten frei von Emballagen sind, ohne Garantie gegen Beschmutzung" bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von der Station Heidenheim der Kgl. Württemb. Staatsbahnen nach Bukarest-Filaret der Frachtsatz von 8,06 ℳ pro 100 kg im Kartirungswege in Wirksamkeit.

Wien, am 8. Januar 1894. (109)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband. Einführung von Nachträgen. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1894 gelangen zur Einführung:

1. der Nachtrag I zu dem vom 1. Dezember 1893 gültigen Tarif-Theil III Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn anderseits).
   Derselbe enthält:
   I. Aenderungen und Ergänzungen der Schnitttarif-Tabelle B;
   II. Neuauflage der Abtheilung B des Kilometerzeigers;
2. der Nachtrag II zu dem vom 15. April 1891 gültigen Tarif-Theil III Heft 2 für den Oesterr.-Ungar.-Französ. Eisenbahnverband (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), der verstaatlichten Ungarischen Linien der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn anderseits) enthaltend:
   I. Ermässigung der Frachtsätze für Pozsony Fiók p. u. und Aufhebung der Frachtsätze für Mohác und Német-Boly;
   II. Aenderungen und Ergänzungen der Schnitttarif-Tabelle B;
   III. Neuauflage der Abtheilung B des Kilometerzeigers;
3. der II. Anhang zu dem ab 1. August 1887 gültigen Nachtrag 8 B zu Tarif Theil III für den Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischen Eisenbahnverband, enthaltend eine Neuauflage der Schnitttarif-Tabelle B des Ausnahmetarifes 14 (Getreide etc.).

Die genannten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. erhältlich.

Wien, am 9. Januar 1894. (110)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1894 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 ausgeloost worden:

à 3 000 M. Nr. 108 231 244 362 437 483 499 533 542 691 756 806 882 897 921 932 1012.

à 1 500 M. Nr. 1116 1121 1126 1143 1170 1205 1226 1285 1305 1391 1421 1434 1506 1531 1586 1592 1682 1831 1838 1872 1891 1913 1944 1985 2019 2213 2242 2251 2261 2298 2332 2334 2350 2357 2391 2510 2517 2538 2564 2586 2741 2809 2850 2879 2909 2929 2938 3037 3121 3160 3161 3219 3225 3229 3239 3305 3350 3391 3411 3499.

à 300 M. Nr. 3559 3701 3716 3729 3852 3876 4033 4352 4521 4614 4675 4704 4845 4898 5017 5091 5147 5184 5218 5335 5373 5456 5471 5625 5703 5714 5718 5825 5971 6103 6106 6252 6337 6355 6439 6545 6555 6582 6594 6615 6629 6668 6677 6742 6773 6805 6815 6852 6918 7241 7270 7390 7476 7640 7728 7776 7822 7885 7993 8006 8056 8181 8205 8419 8499 8566 8596 8660 8826 8843 9131 9222 9291 9353 9440 9489 9548 9662 9691 9722 9726 9731 9807 9828 9869 9890 9915 9993 10081 10128 10154 10156 10299 10376 10422 10444 10450 10485 10522 10565 10587 10942 10994 11012 11155 11217 11307 11383 11562 11616 11648 11685 11779 11846 11858 11871 12152 12153 12369 12373 12408 12480 12500.

Diese Obligationen mit dem Zinsscheine Reihe II Nr. 20 und Anweisung sind vom 1. April 1894 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn - Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 8. Januar 1894. (111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nachstehende in den Vorjahren ausgelooste Prioritäts - Obligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874 sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

I. Aus der Verloosung zum 1. April 1884.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe I Nr. 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1884)
à 300 M. Nr. 8255.

II. Aus der Verloosung zum 1. April 1888.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1888)
à 300 M. Nr. 7992.

III. Aus der Verloosung zum 1. April 1890.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1890)
à 1 500 M. Nr. 2058.
à 300 M. Nr. 8849 9776.

IV. Aus der Verloosung zum 1. April 1891.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 14 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1891)
à 300 M. Nr. 5997.

V. Aus der Verloosung zum 1. April 1892.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 16 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1892)
à 300 M. Nr. 8806 9151 10818 11057.

VI. Aus der Verloosung zum 1. April 1893.
(Abzuliefern mit Anweisung und Zinsscheinen Reihe II Nr. 18 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1893)
à 300 M. Nr. 5771 5948 6827 10540.

Die Verzinsung der vorbezeichneten Obligationen hat mit den angegebenen Zeitpunkten, zu welchen die Ausloosung erfolgt ist, aufgehört.

Magdeburg, den 8. Januar 1894. (112)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung. Das Aufhauen der Feilen für die Königlichen Hauptwerkstätten im diesseitigen Verwaltungsbezirke soll im Wege der öffentlichen Verdingung vom 1. April 1894 ab auf 5 Jahre neu vergeben werden.

Zum Aufhauen werden ungefähr gelangen:

für Hauptwerkstatt	mit grobem Hieb kg	mit feinem Hieb kg
Buckau	10 900	2 100
Stendal	5 000	900
Halberstadt	3 130	580
Potsdam	7 000	1 000
Berlin L. Bhf.	5 000	250
Braunschweig	6 000	900

Dafür, dass das vorstehende Quantum auch wirklich erreicht wird, kann eine Garantie selbstredend nicht übernommen werden.

Lieferungsbedingungen liegen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1—10, Zimmer 109, zur Einsicht aus und können auch von uns gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Feilhauerarbeiten"
versehen, zu dem auf
Dienstag, den 30. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr
anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 4. Januar 1894. (113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 100 Stück Sicherheitskuppelungen soll vergeben werden.

Bedingungen sind durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen, Angebote bis zum 22. Januar d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 10. Januar 1894. (114)
Gr. Direktion.

Oldenburgische Staatsbahn. Die Lieferung der im Jahre 1894 im Bereiche der unterzeichneten Verwaltung erforderlichen Oberbaumaterialien als:

4 035	t	Stahlschienen, Preussisches Normal - Staatsbahnprofil,
353,5	„	Laschen, Normal - Staatsbahnprofil,
306,75	„	Unterlagsplatten verschiedener Profile und
132	„	Bolzen, Nägel und dergl.

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Angebote sind bis zum 25. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien"
versehen, an uns einzusenden.

Die näheren Bedingungen können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von unserm Materialien - Rechnungsbüreau hierselbst bezogen werden.

Der Zuschlag wird spätestens am 15. Februar 1894 ertheilt und bleiben Bewerber bis dahin an ihre Angebote gebunden. (115B)

Oldenburg, den 6 Januar 1894.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Schiebebühne von 16,200 m Grubenbreite für Bahnhof Tilsit verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 42 sind gegen freie Einsendung von einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 43 bis 47 gewünscht werden, so sind im ganzen 3,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 23. Januar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 6. Januar 1894. (116)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterial. Für den Verkauf von alten Stahl- und Eisenschienen, Hartgussherzstücken, Guss- und Flussstahlherzstücken, Weichenzungen von Stahl und Eisen, alten Laschen, altem Eisen, Zink und Kupferniederschlag ist Termin
auf Dienstag, den 23. Januar d. J., Vormittags 11 Uhr, im hiesigen Amtsgebäude Am Bahnhof Nr. 1 angesetzt.

Die Verkaufsbedingungen können in unserm Betriebsbüreau eingesehen oder auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 25 ₰ von demselben bezogen werden.

Gebote sind verschlossen und porto- und abtragsfrei mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum obigen Termine einzureichen. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen.
Halle a/S., den 5. Januar 1894. (117)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verkauf von alten Werkstattsmaterialien. Nachbezeichnete, in den diesseitigen Hauptwerkstätten zu Buckau, Stendal, Halberstadt, Potsdam, Berlin und Braunschweig angesammelten alten Werkstattsmaterialien als:

Drehspähne von Antimonlegirungen, Dreh- und Bohrspähne, eiserne und stählerne, von Kupfer, Bleikomposition, Roth- und Messingguss und von Roth- und Weissguss, ferner Gusseisen, verbranntes und unverbranntes, Gekrätze von Roth- und Weissguss, Kupferblech von Feuerkasten, Kupfer, verschiedenes, Metallkehricht, Rothguss und Messing, Zinnkomposition, sowie Zink und Zinkblech, — Gruppe I.

Achswellen, Radreifen, Radsterne und Scheibenräder, Schrot von Schweiss- und Flusseisen, Schienen- und Zungenenden, sowie Weichenzungen, — Gruppe II.

Abfälle von Leder, Asbest, Gurten, Gardinen, rothem und gestreiftem Plüsch, Eisenblech, Eisendraht, Feilen und Raspeln, Federstahl, Glasbruch, Gummi, Roststäbe, Siederohrabschnitte, Packfässer, Schleifsteine und Weidenkörbe, — Gruppe III,

sollen im Wege des schriftlichen Angebotverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerufer strasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für jede Gruppe bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben

am 30. und 31. Januar und 1. Februar 1894, Vormittags 9 Uhr,

stattfindenden Terminen eröffnet. Das Nähere hierüber ergeben die bezüglichen Verkaufsnachweisungen. Bei der Anforderung sind die Gruppen, für welche dieselben gewünscht werden, genau zu bezeichnen.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 18. Februar 1894.
Magdeburg, den 7. Januar 1894. (118)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Zu verkaufen zu mässigen Preisen:

a) gebrauchte Drehscheiben mit schmiedeeisernen Hauptträgern, ohne Belag, theilweise demontirt
   1 à 5 m Durchm. für 500 Ctr. Tragkr., ca. 95 Ctr. schwer, lagert in Station Monsheim,
   1 à 11 m Durchm. für 1 000 Ctr. Tragkr., ca. 220 Ctr. schwer, lagert Mainz, Baumagazin;

b) gebrauchte Schiebebühnen, lagern Mainz Baumagazin,
   1 Planschiebebühne, 7,9 m lang, auf 3 m Breite mit Riffelblech abgedeckt, ca. 165 Ctr. schwer,
   2 Planschiebebühnen à 5,5 m lang, ohne durchgehende Abdeckung je ca. 80 Ctr. schwer.

Näheres bei der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn zu Mainz. (119)

Bekanntmachung.

Am Sonnabend, den 10. Februar 1894, 11½ Uhr, soll auf dem hiesigen Centralbahnhofe der zweiachsige Bahnpostwagen I b Nr. 292, 6,940 m lang und 8 850 kg schwer, gegen Baarzahlung öffentlich meistbietend, unter Vorbehalt des Zuschlags, wenn das Meistgebot den Taxwerth nicht erreichen sollte, verkauft werden.

Zur vorherigen Besichtigung des Wagens wollen sich Kauflustige vom 1. bis 9. Februar an das unterzeichnete Bahnpostamt, Victoriastrasse 11 pt., wenden.

Magdeburg, 3. Januar 1894.
Kaiserliches Bahnpostamt Nr. 7.
Gross.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 5 Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. Januar 1894.

Inhalt:

Der Begriff „Reinertrag“ bei Eisenbahnen.

Von Regierungsassessor **Wolff** in Darmstadt.

Der Umstand, dass in den Eisenbahnen ein ungeheures Kapital an Staats- oder Privatvermögen zur Anlage gekommen ist, macht die Stellung finanzieller Aufgaben bei jeder Eisenbahnwirthschaft zur Nothwendigkeit. Das Resultat der finanziellen Aufgabe ergibt der erzielte „Reinertrag“ und scheint aus diesem Grunde eine Untersuchung über den Begriff „Reinertrag bei Eisenbahnen“ und bezw. die Feststellung, in welcher Weise dieser Begriff in verschiedenen Gesetzen oder Anordnungen mit Gesetzeskraft aufgefasst wird, gerechtfertigt.

Der „Ertrag“ ist in erster Linie etwas naturwissenschaftliches, das Produkt des Bodens, insbesondere der Feldfrüchte.

Im weiteren Sinn gehört dazu auch die Frucht des Kapitals, der Zins. „Reinertrag“ ist an sich der Ertrag nach Abzug der zu dessen Erzielung angelegten und aufgewendeten Kosten. Je grösser die aufgewendeten Kosten im Verhältniss zu den Einnahmen, desto kleiner der Reinertrag und umgekehrt. Während der Ertrag meist genau feststeht, bestehen die aufzuwendenden Kosten zum Theil aus variabelen Grössen, deren Höhe man bestimmen kann, je nach dem Zweck, den man zu erreichen strebt. Solche variabele Grössen sind bei Gewerben, dem Landwirthschaftsbetrieb u. dgl. insbesondere die Bewerthung der geistigen und physischen Arbeit, Aufwendungen zur Verbesserung, Erweiterung, Verschönerung des ertragbringenden Gegenstandes und Sicherstellung der Erhaltung desselben, z. B. insbesondere Abschreibungen, Rücklagen zu einem Reserve-, Erneuerungs- und Amortisationsfonds.

Will ein industrieller Unternehmer oder eine Bahn möglichst hohen Ertrag (Dividende) erringen, so wird er bezw. sie auf möglichste Reduktion der variabelen Grössen bedacht sein.

Auf diese Weise wird mitunter ein falsches Urtheil über den Werth des Unternehmens geschaffen. Werden z. B. nothwendige Ausgaben zur Erhaltung einer Bahn unterlassen, so ist der Ertrag in dieser Zeit erhöht; später kommt die Krisis, die Unerlässlichkeit einer um so grösseren Ausgabe.

Die obigen Ausführungen zeigen, dass auch der Begriff „Reinertrag“ ein rechnerischer Begriff ist, in ähnlicher Weise, wie der Begriff Anlagekapital.*)

Ist der Begriff Reinertrag nicht genau im voraus definirt, so wird dessen Feststellung ferner z. B. bei Erwerbung einer Bahn zu Schwierigkeiten führen, sofern er die Grundlage der bei der Erwerbung des Unternehmens zu leistenden Vergütung bildet.

In § 42 des grundlegenden Preussischen Gesetzes über

*) Siehe den Aufsatz in Nr. 92 S. 869 Jahrg. 1893 d. Ztg.

die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 ist dem Staat der Ankauf des Eigenthums der Bahnen nach 30 jähriger Dauer der Konzessionen vorbehalten bei Entschädigung nach folgenden Grundsätzen:

a) Der Staat bezahlt an die Gesellschaft den 25 fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist.
b) Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktivforderungen auf die Staatskasse übergehen.
c) Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zum Transportunternehmen gehörigen Inventariums sammt allem Zugehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.
d) Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitz und in der Benutzung der Bahn.

Aus dieser gesetzlichen Bestimmung geht insbesondere hervor: Als „Reinertrag" des Unternehmens betrachtet man die effektiv gezahlte Dividende. Beträgt dieselbe 4 % des Anlagekapitals, so hat der Staat gerade dies der Gesellschaft zu erstatten. Eine höhere Dividende führt zu einem Gewinn der Gesellschaft.

Als Reinertrag ist in diesem Gesetz sonach der Ertrag des Kapitals für die Aktionäre betrachtet. Bei Beurtheilung des hier fixirten Begriffs ist jedoch auf die §§ 24 und 33 des Gesetzes zu verweisen.

Nach der ersteren Bestimmung ist die Gesellschaft verpflichtet, die Bahn nebst den Transportmitteln fortwährend in solchem Stande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne; sie kann hierzu im „Verwaltungswege angehalten werden". Auf dieser Bestimmung beruht wohl auch die Befugniss des Staats, in der Konzession oder durch besondere Anordnung die Errichtung eines Erneuerungsfonds anzuordnen und es ergibt sich ferner, dass die hiernach angeordneten Rücklagen zum Erneuerungsfonds als wirkliche Betriebsausgaben zum Zweck der Bahnerhaltung und Sicherstellung des Betriebs zu betrachten sind.

Aus § 33 des Gesetzes ergibt sich in Verbindung mit § 42 Pos. 4 c, dass die mit Genehmigung des Ministeriums festzustellenden jährlichen Beiträge zur Ansammlung des Reservefonds gleichfalls als Betriebsausgaben anzusehen sind und der Reservefonds selbst als wesentlicher Bestandtheil der Bahn betrachtet wird, der als solcher bei Verstaatlichung der Bahn als Theil derselben in das Eigenthum des Staates übergeht.

Auch in das Preussische Gesetz vom 27. März 1882, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, hielt man es für nöthig, eine Definition des Begriffs „Ueberschüsse", was etwa gleichbedeutend ist mit unserem Begriff „Reinertrag", aufzunehmen. Der § 1 Abs. 2 dieses Gesetzes bestimmt:

„Unter Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten im Sinne dieses Gesetzes sind die Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die vom Staate noch nicht selbstschuldnerisch übernommenen und von den übernommenen die auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden noch nicht übergegangenen Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privateisenbahn-Gesellschaften vom Jahre 1879 ab abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthumsüberlassungs-Verträgen eingerechnet worden sind."

Was unter den ordentlichen Ausgaben zu verstehen sei, ist an sich nicht gesetzlich geregelt. Thatsächlich besteht eine solche Regelung aber doch, indem dem gesetzlich festzulegenden Etat im wesentlichen die Eintheilung des Normalbuchungs-Formulars für die Eisenbahnen Deutschlands zu Grunde gelegt wird. Es fallen hierunter:

a) die Ausgaben des Betriebs der für Rechnung des Staats verwalteten Bahnen;
b) die Ausgaben an Zinsen und Amortisationsbeträgen für die noch nicht zur Staatseisenbahn-Kapitalschuld zugeschriebenen Prioritätsobligationen der verstaatlichten Gesellschaftsbahnen;
c) die Ausgaben der Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums und des Eisenbahnkommissariats.

(cf. hierzu Krönig, Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen S. 31/32.)

Mit Rücksicht auf den Vergleich mit Privatbahnen ist hier nur auf die Titel 17 und 17a des Etats zu verweisen, welche diejenigen Betriebsausgaben der Staatsbahnen enthalten, die bei Privaten als Ausgaben zu Lasten der Erneuerungsfonds, d. h. zur Beschaffung des Oberbaues und der Betriebsmittel betrachtet werden. Uebrigens verdient hervorgehoben zu werden, dass die unter diese Titel an sich fallenden Ausgaben (für Bahnhöfe, Betriebs- und Wohngebäude, Brücken, Werkstätten und dergl.) aus den Mitteln der ausserordentlichen Etats bezw. aus Anleihen gedeckt werden, sobald sie den höchsten hier zulässigen Betrag von 100 000 *M.* übersteigen (cf. Krönig, S. 49).

Eine weitere gesetzliche Bestimmung über den Begriff „Reinertrag" bei Bahnen findet sich im Preussischen Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892.

Nach § 30 desselben kann der Staat den eigenthümlichen Erwerb von Kleinbahnen, welche nach Entscheidung des Staatsministeriums eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen haben, dass sie als Theil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sind, gegen Entschädigung des vollen Werths nach einer mit einjähriger Frist vorangegangenen Ankündigung beanspruchen.

Voraussetzung für die Verstaatlichung ist also lediglich die Entscheidung des Staatsministeriums, dass die betreffende Bahn eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr habe, dass sie als Theil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln sei. Ablauf einer bestimmten Konzessionszeit ist also nicht erforderlich.

Nach § 31 des Gesetzes erfolgt der Erwerb unter sinngemässer Anwendung der Bestimmungen des § 42 Nr. 4a bis d des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, mit der Maassgabe, dass der Berechnung des 25 fachen Betrags nach § 42 Nr. 4a des Gesetzes von 1838 das steuerpflichtige Einkommen nach den Bestimmungen des Einkommensteuer-Gesetzes vom 24. Juni 1891 zu Grunde zu legen ist, jedoch bei den Aktiengesellschaften und Kommanditgesellschaften auf Aktien der Abzug von 3,5 % des eingezahlten Aktienkapitals (§ 16 des Einkommensteuer-Gesetzes) fortfällt. Erstreckt sich die Kleinbahn über das Gebiet des Preussischen Staats hinaus in andere Deutsche Bundesstaaten, so ist gleichwohl das Einkommen aus dem gesammten Betriebe bei Berechnung der Entschädigung zu Grunde zu legen.

War das Unternehmen noch nicht 5 Jahre im Betriebe, so ist für die Berechnung der Entschädigung der Jahresdurchschnitt des bisher erzielten Reingewinns maassgebend. — Ist eine Aktiengesellschaft Unternehmer der zu erwerbenden Bahn, so bedarf es nicht der Einlösung der Aktien von den einzelnen Aktionären, sondern nur der Zahlung der Gesammtentschädigung an die Gesellschaft.

Also auch bei dem neuesten Eisenbahngesetz, dem Kleinbahngesetz Preussens, hat man es für nothwendig erachtet, den Begriff des Reinertrags gesetzlich zu fixiren. Neu ist hier nur die Form, d. h. der Umstand, dass der Werthsberechnung das steuerpflichtige Einkommens (§ 5 ff. des Preussischen Einkommensteuer-Gesetzes vom 24. Juni 1891) zu Grunde gelegt wird.

Im Grossherzogthum Baden existirt ein generelles Eisenbahngesetz entsprechend dem Preussischen Gesetz von

1838 oder dem Kleinbahngesetz nicht. Soll die Erbauung einer Bahn an einen Privaten übertragen werden, so erfolgt jeweils der Erlass eines Spezialgesetzes, mit dessen Ausführung das Finanzministerium (jetzt des Aeusseren und des Grossherzoglichen Hauses) betraut wurde. In Ausführung dieses Gesetzes wird aber jeweils in den Konzessionen mit Rücksicht auf den Fall der Verstaatlichung der Begriff des Reinertrags definirt, sofern derselbe die Grundlage der von dem Staat an den Privaten zu leistenden Vergütung bildet.

Die diesbezügliche Bestimmung der Konzession pflegt folgendermaassen zu lauten:

„Dem Kaufpreis wird der 25fache Betrag der durchschnittlichen Reineinnahme der dem Ankaufstermin vorausgehenden 5jährigen Betriebsperiode zu Grunde gelegt. Als Reineinnahme ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebseinnahme die in dem betreffenden Rechnungsjahre aufgewendeten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, einschliesslich der vorgeschriebenen Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds, jedoch ausschliesslich der aus diesen Fonds zu bestreitenden Ausgaben, übersteigt. Mit Uebergabe der Bahn ist auch der angesammelte Erneuerungsfonds als ein Bestandtheil der Betriebsmittel abzuliefern."

(cfr. z. B. „Gesetz- und Verordnungsblatt" Nr. XXVI vom 12. Mai 1886. S. 44.)

In anderen Fällen erfolgt die Limitirung in der Weise, dass der Staat mindestens das Anlagekapital zu ersetzen hat. (cfr. „Staatsanzeiger" Nr. II vom 16. Januar 1893.)

In Art. 20 Abs. 3 des Grossherzoglich Hessischen Gesetzes, betreffend die Nebenbahnen, vom 29. Mai 1884, ist der Reinertrag in gleicher Weise definirt, wie es nach obigem in Baden der Fall ist.

Die Bestimmung, dass im Fall einer Verstaatlichung der angesammelte Erneuerungsfonds an den Staat übergehe, hat das genannte Hessische Gesetz nicht.

Wir glauben durch vorstehende Ausführungen gezeigt zu haben, dass die Nothwendigkeit einer gesetzlichen Fixirung des Begriffs „Reinertrag" bereits in ausgedehntem Maasse Anerkennung gefunden hat.

Schliesslich sei noch darauf verwiesen, in welcher Weise in der Statistik des Reichs-Eisenbahnamts der „Betriebsüberschuss" berechnet wird: zunächst wird der unter Abzug der nach Maassgabe des Normalbuchungs-Formulars festgestellten Ausgaben von den Einnahmen sich ergebende Ueberschuss festgestellt.

Hierzu treten etwaige Zuschüsse aus den Erneuerungs-, Reserve- und Ergänzungs- usw. Fonds, sowie Subventionen, Garantievorschüsse usw., Erträgnisse aus dem Betrieb von fremden Bahnen und Uebertrag aus dem Vorjahre.

Von dem Ueberschuss gehen dagegen ab: statutenmässige Rücklagen in den Erneuerungs- und Reservefonds abzüglich der aus diesen Fonds bestrittenen Betriebsausgaben.

Der unter Berücksichtigung dieser Zugänge und Abgänge sich ergebende Ueberschuss bildet den „verfügbaren Jahresertrag."

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Bregthalbahn und der Prignitzer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen. Nach Maassgabe des § 6 der Vereinssatzungen haben die Vereinseinrichtungen — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — auf den Verkehr der vorgenannten Bahnen mit den Vereinsbahnen Anwendung zu finden.

I. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement. Der vorbezeichnete Nachtrag ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig eingeführt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4423 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bahneröffnungen (abgesandt am 13. d. Mts.).

Nr. 4Z vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Oktober bis Dezember 1893 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 13. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahr Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Nr. 31 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 48 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, Begleitschreiben zum II. Nachtrag zu dem vom 1. Mai 1893 ab gültigen alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 62 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 73 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zum Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 15./16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Bevorstehende Eisenbahnvorlage.

Für die soeben eröffnete Landtagssession wird in der Thronrede eine Eisenbahnvorlage, betreffend Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes durch Herstellung neuer Eisenbahnlinien angekündigt. Dieselbe wird aber dem Abgeordnetenhause nicht sobald zugehen, als dies gewünscht wurde. Die Verzögerung hat ihren Grund in der Nothwendigkeit von Verhandlungen mit einigen Nachbarstaaten, die noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnten. Der Abschluss dürfte indess in den nächsten Wochen erfolgen und die Vorlage dann alsbald, wahrscheinlich noch im Februar, an das Abgeordnetenhaus gelangen. Die Vorlage wird namhafte Kredite für den Bau von Nebenbahnen, für den Umbau von Bahnhofsanlagen und Bahnstrecken und zur Ergänzung des rollenden Materials in Anspruch nehmen.

Ferner wird nach der Thronrede dem Landtage eine Vorlage wegen Verpfändung von Eisenbahnen zugehen „um den Unternehmern von Eisenbahnen und Kleinbahnen den Realkredit, dessen sie bisher entbehrten, zu eröffnen." Es handelt sich dabei um die Wiederaufnahme eines gesetzgeberischen Planes, welcher schon 1879/80 den Reichstag beschäftigte, zunächst aber zu keinem positiven Ergebnisse gelangte, weil durch die inzwischen eingeleitete Verstaatlichung der Preussischen Privatbahnen das Bedürfniss zu gesetzlicher Ordnung der Frage mehr in den Hintergrund trat. Der Gesetzentwurf ist nunmehr im Reichs-Justizamt fertiggestellt und wird im Einvernehmen mit dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten dem Landtage alsbald vorgelegt werden können. Derselbe regelt die Errichtung von Bahngrundbüchern, die dinglichen Rechte an den Bahnen im allgemeinen, die Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber, die Zwangsvollstreckung und die Zwangsliquidation.

Mecklenburgische Bahnen.

Die Landtagsbeschlüsse über die Verstaatlichung des Deutsch-Nordischen Lloyd, die Mecklenburgische Südbahn und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn haben nunmehr die landesherrliche Genehmigung erhalten. Damit wird das im Jahre 1889 begonnene Werk der Vereinigung sämmtlicher Mecklenburgischer Eisenbahnen in eine Hand und die Einführung des ausschliesslichen Staatsbahnsystems in Mecklenburg zum Abschluss gebracht.

Internationale Fahrplankonferenz.

Den Spezialprotokollen der in München abgehaltenen internationalen Konferenz zur Feststellung des diesjährigen Sommerfahrplanes ist folgendes zu entnehmen: Die Nachtschnellzüge Nr. 1 und 2 der Route Berlin-Halle-Thüringen-Frankfurt a/M. werden ab 1. Mai ebenfalls in Harmonikazüge umgewandelt, für deren Benutzung Platzkarten zu lösen sind. Der Zug Nr. 1 geht in Frankfurt a/M. Abends 8 Uhr 45 Min. ab und trifft in Berlin Morgens 7 Uhr 2 Min. ein, während der Zug Nr. 2 Abends 9 Uhr 50 Min. Berlin verlässt und Morgens 7 Uhr 20 Min. in Frankfurt a/M. ankommt, wo er sofortigen Anschluss nach Süddeutschland findet. Bei beiden Zügen kommt

der Aufenthalt in Neudietendorf, bei Zug Nr. 2 auch derjenige auf mehreren Stationen zwischen Berlin und Halle in Wegfall. Dagegen fährt ein neuer Zug Abends 8 Uhr 30 Min. von Berlin nach Halle, der hierselbst 11 Uhr 16 Min. eintrifft und an Stelle des jetzigen Zuges Nr. 10 nach Erfurt durchgeführt wird, wo er früh 2 Uhr 30 Min. ankommt. Die Kissinger Wagen der Züge Nr. 81 und 82 werden dann bis, bezw. von Erfurt durchgeführt. — Der Eilgüterzug Nr. 520 soll keine Personen mehr befördern, dagegen derjenige Nr. 621 solche zwischen Weissenfels und Ammendorf aufnehmen. — Die Tages-Harmonikazüge Nr. 5 und 6 der Route Berlin-Thüringen-Frankfurt a/M. werden auch zwischen Frankfurt a/M. und Bebra ohne die III. Klasse gefahren und halten auch nicht mehr in Sachsenhausen und Hersfeld. Neue Züge 5a und 6a folgen denselben, bezw. gehen voraus. Die Abfahrt in Berlin erfolgt dann früh 7 Uhr 40 Min., die Ankunft in Frankfurt a/M. Nachmittags 4 Uhr 29 Min., die Abfahrt in Frankfurt a/M. Nachm. 2 Uhr 45 Min., die Ankunft in Berlin Nachts 12 Uhr 15 Min. — Später gelegt und zum Ausgleich dieser Differenz beschleunigt wird der Nachtschnellzug Berlin- (Leipzig-) Probstzella-München, der erst 4 Uhr 35 Min. Berlin verlässt. Die Abfahrt von Leipzig (Richtung Eisenach) erfolgt deshalb erst Abends 7 Uhr 20 Min., die Ankunft in Eisenach 11 Uhr 16 Min. In Erfurt muss dann freilich der Anschluss nach Nordhausen aufgegeben werden. — Der von Cassel eingebrachte Antrag, die Harmonikazüge Berlin-Nordhausen-Bebra-Frankfurt a/M. über Cassel-Giessen zu führen, wurde abgelehnt, da diese Züge lediglich dem Wechselverkehr Berlin-Frankfurt dienten und deshalb auf der kürzesten Route, bei Vermeidung bedeutender Zwischenstationen, verbleiben müssten. — Die Tagesschnellzüge zwischen München und Leipzig über Bamberg-Hof sollen auch in Bayern durchweg die III. Wagenklasse erhalten. Für die Nachtschnellzüge derselben Route sei dies vorerst noch nicht durchführbar. — Die längst gewünschte direkte Verbindung zwischen Nürnberg und Hannover via Elm-Bebra soll nunmehr in folgender Weise zustande kommen: Ab Nürnberg 7 Uhr 15 Min. Vorm., in Hannover 4 Uhr 50 Min. Nachmittags; ab Hannover 12 Uhr 30 Min. Nachmittags, in Nürnberg 12 Uhr 30 Min Nachts.

Verspätungen im Monat November 1893.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat November 1893 auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 432,94 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 658 Schnellzüge, 1 116 Personenzüge und 311 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 2 085. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 912 917 Zugkm bezw. 280 878 513 Achskm gegen 15 394 664 Zugkm und 300 756 799 Achskilometer im Vormonat und gegen 14 810 163 Zugkm und 279 887 571 Achskm in demselben Monat des Jahres 1892.

Von den Verspätungen wurden 680 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 405 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 685 im Vormonat und 1 689 in demselben Monat des Jahres 1892.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 88 bezw. auf 1 Million Achskilometer 5, mithin auf 1 Million Zugkilometer 26 = 23 v. H. weniger als im Monat November des Jahres 1892 und 21 = 19 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 17 v. H. weniger als im Monat November des Jahres 1892 und ebenso viel im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 264 Anschlüsse versäumt (gegen 1 536 in demselben Monat des Jahres 1892 und 1 404 im Vormonat).

Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet. Danach nehmen die Mecklenburgische Südbahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Südbahn, die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln und die Werrabahn an die ungünstigsten Stellen.

Infolge von Ueberschwemmungen sind auf 1 Bahn **13 Züge ganz und auf 1 Bahn 6 Züge streckenweise ausgefallen.**

Betriebseröffnungen.

Osthavelländische Kreisbahnen. Am 13. Dezember 1893 wurde die 16,30 km lange Bahnstrecke von Nauen nach Ketzin für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet, nachdem die Eröffnung für den Güterverkehr in Wagenladungen bereits am 1. November 1893 stattgefunden hat.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Seit dem 8. d. Mts. gelangen auf der an der Strecke Berlin-Cottbus gelegenen Station Adlershof auch Stückgüter im Einzelgewicht von über 250 kg zur Abfertigung und sind gleichzeitig die daselbst hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestandenen Beschränkungen aufgehoben worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 15. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Praust-Carthaus zwischen Praust und Straschin-Prangschin neu eingerichtete Haltepunkt Gischkau für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg in Nr. 3 S. 24 d. Ztg.).

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Strecke Lehrte-Celle gelegene Haltestelle Ehlershausen ist am 16. d. Mts. auch für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet worden. Fahrzeuge bleiben auch ferner von der Abfertigung ausgeschlossen (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover in Nr. 4 S. 33 d. Ztg.).

Bayerische Staatseisenbahnen. Seit dem 1. d. Mts. können von und nach der Haltestelle Ehlheim Eil- und Frachtstückgüter bis zum Einzelgewichte von 250 kg abgefertigt werden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. Februar d. J. wird die an der Linie Diedenhofen-Teterchen zwischen den Stationen Kedingen und Ebersweiler neu errichtete Haltestelle Endorf i/Lothr. für den Personen-, Gepäck- und vollen Güterverkehr eröffnet werden.

Lieferfristen.

Mit Bezugnahme auf Art. 5 und 39 des Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahntransport hatte ein Handelshaus die Anfrage an das Centralamt in Bern gerichtet, ob eine Eisenbahn für verspätete Ablieferung verantwortlich gemacht werden könne, wenn sie die verlangten Wagen nicht rechtzeitig stelle. Die darauf seitens des Centralamts unter dem 17. November 1893 ertheilte Antwort besagt: Die Voraussetzung einer Entschädigungsforderung wegen Verspätung ist die vorausgegangene Annahme eines Gutes zum Transporte. Diese Annahme wird nach vollständiger Auflieferung durch die Aufdrückung des Datumstempels der Versandexpedition auf den Frachtbrief konstatirt. Die blosse Behauptung und bezw. selbst der Nachweis, dass die Eisenbahn das zur Beförderung des angemeldeten Gutes nöthige Wagenmaterial nicht rechtzeitig geliefert habe, genügt nicht, jene wegen Verspätung der Lieferung verantwortlich zu machen; es muss ferner festgestellt sein, dass die Annahme zur Beförderung in der bezeichneten Weise stattgefunden hat. Dagegen würde die Eisenbahn zum Ersatz des entstandenen Schadens verpflichtet sein, wenn sie die Annahme des Gutes, bezw. die Wagenstellung in ungerechtfertigter Weise verweigert oder verzögert hätte. Wiefern eine solche ungerechtfertigte Weigerung oder Verzögerung vorhanden sein kann, ist nach Art. 5 des Internationalen Uebereinkommens von dem kompetenten Richter zu entscheiden.

Staffeltarife.

Nach Beschluss des Preussischen Staatsministeriums werden die bisherigen Ausnahme-Staffeltarife für rohe Kalisalze auf grössere Entfernungen weiter ermässigt und auf einen für den landwirthschaftlichen Verbrauch neu eingeführten konzentrirten Kalidünger ausgedehnt; ferner wird ein neuer ermässigter Staffeltarif für Düngerkalk (auch Dolomit, Gips, Kreide) eingeführt werden.

Kleinbahnen in Preussen.

Beschränkte Mitwirkung der Militärverwaltung bei Genehmigung von Kleinbahnen.

Wie wir in Nr. 91 S. 863 Jahrg. 1893 d. Ztg. bereits mittheilten, ist aus strategischen Rücksichten die Genehmigung zum Bau der Kleinbahn Trachenberg-Militsch-Prausnitz-Sulmierzyce nicht ertheilt worden. Aus Anlass dieser Entscheidung wird in der Presse der Befürchtung einer Hemmung der Entwickelung des Kleinbahnwesens aus militärischen Rücksichten Ausdruck gegeben. Dem gegenüber wird darauf hingewiesen, dass nach den bestehenden Be-

stimmungen, abgesehen von Bahnen, welche Festungen und diesen gleichzustellende Anlagen berühren, die Einwirkung der Militärverwaltung darauf, ob eine Kleinbahn gebaut werden darf oder nicht, sich auf diejenigen Kreise beschränkt, welche an das Ausland grenzen. Nur bei Bahnen, welche solche Grenzstriche berühren, findet eine Mitwirkung der Militärverwaltung sowohl bezüglich der Zulassung der Bahn als der Modalitäten statt, unter denen dies zu geschehen hat. Für den allergrössten Theil des Staatsgebietes vollzieht sich daher, soweit nicht etwa eine von den 4 regelmässigen Typen abweichende Spurweite gewählt wird, die Prüfung des Genehmigungsantrages ohne jede Einwirkung der Militärverwaltung. Demzufolge erhält diese auch nicht Einsicht in die Pläne und sonstigen Unterlagen des Unternehmens. Dies gilt alles in betreff solcher Bahnen, deren Charakter als Kleinbahnen nicht zu bezweifeln ist. Auch bei der Entscheidung der Vorfrage, ob eine Bahn als Kleinbahn anzuerkennen oder als Eisenbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzusehen ist, sieht das Gesetz eine Mitwirkung der Militärverwaltung nicht vor. Vielmehr ist in dieser Hinsicht allein zunächst der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten und endgültig das Staatsministerium zuständig. Mit Rücksicht darauf, dass die Entscheidung darüber, ob eine Bahn dem Kleinbahn- oder dem Eisenbahngesetze von 1838 unterliegt, zugleich präjudiziell für die weitere Frage ist, ob für sie die Bestimmungen der Reichsverfassung über Eisenbahnen platzgreifen, findet in zweifelhaften Fällen vor der Entschliessung des Ressortministeriums ein Schriftwechsel mit dem Reichs-Eisenbahnamte statt.

Beschränkung der Schutzmaassregeln für Kleinbahnbetrieb.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat neuerdings bestimmt, dass bei Kleinbahnen, welche mit Lokomotiven betrieben werden, von der Anlegung von Schutzstreifen so lange abgesehen werden kann, bis Erfahrungen die Nothwendigkeit derselben an bestimmten Stellen ergeben haben, vorausgesetzt, dass durch entsprechende Einrichtungen dem Auswurfe aus dem Aschenkasten der Lokomotive vorgebeugt wird. Nur an ganz besonders gefährdeten Stellen soll es gerechtfertigt sein, alsbald Schutzmaassregeln, aber nur in sehr engen Grenzen, anzuordnen.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (J. Lestmann & Co.).

Da die Konzession für die Pferdebahnlinie Berlin-Charlottenburg, insoweit es sich um Charlottenburger Gebiet handelt, am 1. Juli 1895 abläuft, hat die Gesellschaft mit der Stadtgemeinde Charlottenburg neue Vereinbarungen getroffen, deren endgültiger Abschluss erfolgen soll, sobald der Gesammtplan auch die Genehmigung der übrigen zuständigen Behörden erhalten hat. Es handelt sich um eine mit oberirdischer Leitung elektrisch zu betreibende Strassenbahm im Zuge der Spandauer und Berliner Strasse in Charlottenburg von Sophie Charlottenstrasse bis zur Stadtbahnhaltestelle Thiergarten und weiter die Charlottenburger Chaussee entlang (im Berliner Gebiet) durch die Dorotheenstrasse nach dem Kupfergraben. Der elektrische Betrieb soll zunächst auf die Strecke Ecke Dorotheen- und Sommerstrasse in Berlin bis zur Sophie Charlottenstrasse in Charlottenburg beschränkt werden, während auf der Strecke Dorotheenstrasse bis Kupfergraben vorläufig der Betrieb mit Pferden aufrecht erhalten bleibt. Soweit es sich um das Berliner Gebiet handelt, hat die Gesellschaft jetzt die Genehmigung des Berliner Magistrats zu dem gedachten Plan nachgesucht. Der Vertrag mit Charlottenburg soll auf die Dauer von 40 Jahren lauten; den Bau der elektrischen Bahn wird die Firma Siemens & Halske zur Ausführung bringen.

Lübecker Pferdeeisenbahn.

Die Einführung des elektrischen Betriebes steht, wie uns mitgetheilt wird, Ende April oder Anfang Mai d. J. zu erwarten.

Stadt-Fernsprecheinrichtungen und Unfall-Meldedienst im Reichs-Telegraphengebiet.

Nach der amtlichen Statistik der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung gab es Ende 1892 Stadt-Fernsprecheinrichtungen in 340 Orten (gegen 295 zu Ende 1891). Die Zahl der Verbindungsanlagen zwischen den Stadt-Fernsprecheinrichtungen verschiedener Orte, einsch. der Verbindungsanlagen in den Bezirks-Fernsprecheinrichtungen betrug 376 (gegen 311 im Vorjahre). Die Linien hatten eine Länge von 11 534,9 km (gegen 9 678,6 km), davon 101,2 (55,8) km unterirdisch; die Leitungen eine Länge von 122 560,4 (102 981,5) Kilometer, davon 15 960,0 (8 875,5) km unterirdisch. Die Zahl der Stadt-Fernsprech-Vermittelungsanstalten betrug 359 (318), diejenige der Sprechstellen 71 421 (61 914), darunter 164 (136) öffentliche in 101 (81) Orten. Die Sprechstellen haben sich somit um 9 507 vermehrt. Die Zahl der Theilnehmer an der Benutzung der allgemeinen Stadt-Fernsprecheinrichtungen hat um 8 644 zugenommen, denn sie betrug Ende des Berichtsjahres 66 215 (gegen 57 571 im Vorjahre). Insgesammt wurden von den Stadt-Fernsprech-Vermittelungsanstalten 313 001 635 (gegen 262 520 399) Verbindungen ausgeführt, und zwar zwischen Sprechstellen innerhalb der einzelnen Orte 266 524 138, nach ausserhalb 46 477 497.

Wie die Entwickelung des telegraphischen Unfall-Meldedienstes im Reichs-Telegraphengebiet fortgeschritten ist, geht aus folgender Gegenüberstellung hervor. Es bestanden: Ende 1883 3 Unfall-Meldestellen, 1884: 14, 1885: 50, 1886: 227, 1887: 514, 1888: 760, 1889: 1 267, 1890: 2 049, 1891: 2 863 und 1892: 5 125. Die wesentliche Ausdehnung der Einrichtung in dem letztverflossenen Jahre ist, wie es in dem der Statistik beigefügten besonderen Abschnitt darüber heisst, hauptsächlich dadurch hervorgerufen worden, dass die Reichs-Telegraphenverwaltung, ohne Anträge der betreffenden Gemeinden abzuwarten, in allen denjenigen Orten, in denen der Unfall-Meldedienst ohne Kosten sich einrichten liess, Unfall-Meldestellen ins Leben rief und ferner die sämmtlichen neu zur Eröffnung gelangenden Telegraphenanstalten sofort mit den nöthigen Einrichtungen dafür versah, ohne einen besonderen Kostenzuschlag zu beanspruchen. Während am 31. Dezember 1890 nur 1 Unfall-Meldestelle auf 217,3 qkm Fläche des Deutschen Reichs-Telegraphengebiets und auf 19 628 Personen entfiel, hatte sich bis zum 31. Dezember 1892 die Zahl der Unfall-Meldestellen bereits so vermehrt, dass schon auf 86,9 qkm Fläche und auf 7 847 Personen je 1 Unfall-Meldestelle kam. Von den sämmtlichen Ende 1890 vorhandenen 11 447 Reichs-Telegraphenanstalten waren 2 049 oder 17,9 % zum Unfall-Meldedienst ausgerüstet, wogegen Ende 1892 von 12 438 Anstalten schon 5 125 oder 41,2 % mit dieser Einrichtung versehen waren; die Zunahme in diesem zweijährigen Zeitraum hat mithin 23,3 % betragen. In welchem Maasse durch die Einrichtung der Unfall-Meldestellen einem wirklichen Bedürfniss abgeholfen ist, ergibt sich daraus, dass allein in einem Vierteljahr innerhalb des Reichs-Telegraphengebiets 2 203 Unfallmeldungen ausserhalb der gewöhnlichen Telegraphen-Dienststunden abgelassen worden sind.

Die Dänischen Eisenbahnen im Jahre 1892/93.

A. Staatsbahnen.

Das vom Dänischen Staate selbst betriebene Eisenbahnnetz, welches am 1. April 1892 (einschl. der Privatbahnstrecke Ribe-Vedsted = 6 km, aber ausschl. der Strecken Korsör-Halskov = 3,7 km und Nyborg-Slipshavn = 6 km) 1 518,7 km umfasste, hat sich im Laufe des Berichtsjahres um die am 15. Mai 1892 eröffneten Strecken Slagelse-Nästved = 39,7 km und Dalmose-Skjelskör = 11,3 km, sowie um die am 1. Januar 1893 in den Betrieb des Staates übergegangene Privatbahnstrecke Orehoved-Nykjöbing-Gjedser = 45 km vermehrt, so dass das Staatsbahnnetz am Jahresschlusse 1 614,7 km und im Jahresdurchschnitte 1 578,7 km umfasste. Doppelgeleisig sind davon die Strecken Kopenhagen-Roskilde, Kopenhagen-Hellerup-Klampenborg und Hellerup-Holte. Der Betrieb umfasste ausserdem die Dampffähren über den Grossen Belt (26,3 km), den Kleinen Belt (2,3 km), den Oddesund (2,3 km), den Sallingsund (3,7 km), zwischen Masnedö und Orehoved (3,7 km) und zwischen Helsingör und Helsingborg (4,5 km), zusammen 42,8 km, sowie in Verbindung mit Deutschen Schiffen die Dampferfahrten zwischen Korsör und Kiel (135 km). Die Gesammtlänge der Bahnen und Ueberfahrten beträgt demnach 1 657,5 km. Das Staatsbahnnetz umfasst ausserdem die Eisenbahn Ringe-Faaborg (29,37 km), die von der Südfühnischen Eisenbahngesellschaft betrieben wird und in den folgenden Angaben nicht berücksichtigt ist.

Das Endergebniss des Betriebes zeigt gegen das Vorjahr einen Rückgang, weil die Betriebseinnahme nicht in gleichem Maasse wie die Verkehrsleistung und die Ausgabe wuchs. Auf dem Eisenbahnnetz nebst Fährverbindungen (ausschl. Korsör-Kiel) wurden 10 386 914 Personen (gegen 9 646 894 in 1891/92) oder 740 020 Personen = 7,67 % mehr als im Vorjahre befördert und ergaben eine Einnahme von 8 280 213,22 (7 776 272,22) Kronen oder 503 941 Kr. = 6,48 % mehr. Dieses Ergebniss hätte man kaum erwarten können, da die Erweiterung des Netzes nur 3,7 % betrug und von den neu hinzu gekommenen Linien nicht der gleiche Verkehr wie auf dem Stammnetz zu vermuthen war, auch die im Auslande ausgebrochene Cholera eine Zeit lang den Verkehr sowohl südwärts als auch mit Schweden-Norwegen beeinträchtigte. Die Neigung der Reisenden, von den höheren in die billigeren Wagenklassen überzugehen, machte weitere Fortschritte; denn es benutzten nur noch 0,62 (0,73) % die I. und 12,14 (12,73) % die II., dagegen 87,24 (86,54) % die III. Klasse. Die gleiche Verschiebung nach unten zeigte die Einnahme, welche für die drei Klassen 2,87 (3,21) bezw. 25,58 (26,25) und 71,55 (70,54) % der Gesammtsumme ergab. Dagegen wurden die einfachen Fahrkarten etwas mehr benutzt als im Vorjahre,

so dass 21,71 (21,39) % aller Reisen auf einfache und 78,29 (78,61) % auf Rückfahrkarten ausgeführt wurden; gleichwohl blieb das Verhältniss der Einnahme aus beiden Fahrkartenarten genau wie im Vorjahre 40,11 zu 59,89 %. Von 1 000 Reisen wurden bei Entfernungen bis 15 km 199 auf einfache und 801 auf Rückfahrkarten zurückgelegt; für Entfernungen von 15—37,5 km war das Verhältniss 138 zu 862, für Entfernungen von 37,5—75 km 291 : 709, für Entfernungen von 75—112,5 km 381 : 619, für Entfernungen von 112,5—150 km 498 : 502 und für grössere Entfernungen 538 : 462. Die Rückfahrkarten überwiegen also bei den Reisen bis zu 150 km Länge, bei den ganz kurzen Entfernungen kommen sogar die einfachen Fahrkarten kaum in Betracht, weil in diesen Fällen die verhältnissmässig lange Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten voll zur Geltung kommt. Der weit überwiegende Theil aller Reisen, nämlich 96,68 (96,52) %, entfiel auf den Binnenverkehr des Staatsbahnnetzes, auf den Verbandsverkehr mit inländischen Privatbahnen, mit ausländischen Eisenbahnen oder Dampfschiffen dagegen nur 3,32 (3,48) %; da aber im Verbandsverkehr im allgemeinen längere Strecken zurückgelegt und höhere Wagenklassen benutzt zu werden pflegen, so entfallen auf den Binnenverkehr 87,42 (86,97) % und auf den Verbandsverkehr 12,58 (13,03) % der ganzen Personenverkehrs-Einnahme. Von allen Reisen hatten 47,67 % nur eine Länge von 15 km, 34,39 % eine solche von 15—37,5 km, 10,52 % eine solche von 37,5—75 km, 3,60 % eine solche von 75—112,5 km, 1,52 % eine solche von 112,5—150 km und 2,30 % eine Länge von mehr als 150 km.

An Gepäck wurden 37 448 (36 786) Ctr. befördert, die eine Einnahme von 105 323,21 (100 703,37) Kr. ergaben. Die Gepäcktarife wurden im Berichtsjahre in der Weise ergänzt, dass den zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen das gleiche Recht auf Freigepäck eingeräumt wurde wie den gewöhnlichen Fahrkarten. Ausserdem sind erleichternde Bestimmungen für die Gepäckabfertigung nach Stationen, für welche über die vom Reisenden benutzte Linie keine Fahrkarten verkauft werden, sowie zwischen Stationen, für welche überhaupt keine direkten Fahrkarten bestehen, getroffen worden. Ferner werden künftig Fahrräder wie Gepäck behandelt mit Ausnahme von der Klampenborgbahn und einzelnen Strecken der Seeländischen Nordbahn.

Der Güter- und Viehverkehr, soweit er der Frachtzahlung unterlag, belief sich auf 34 666 911 (33 720 616) Ctr., also 946 295 Ctr. = 2,81 % mehr als im Vorjahre und ergab eine Einnahme von 7 051 741,54 (6 931 765,99) Kr. oder 119 975,55 Kr. = 1,73 % mehr als 1891/92. Durchschnittlich legte jeder Centner 73,80 (71,85) km zurück; von der Gesammtmenge entfielen 1,13 (0,97) % auf Eilgut, 17,39 (17,21) % auf Frachtstückgut, 75,33 (74,29) % auf Wagenladungsgut, 6,13 (7,51) % auf Vieh und 0,02 (0,02) % auf Fahrzeuge, während andererseits 87,21 (88,66) % nach Binnen- und 12,79 (11,34) % nach Verbandstarifen abgefertigt wurden. Anders gestaltet sich natürlich der Ertrag, weil die als Wagenladung beförderten Massengüter geringere Tarife haben als Eil- und Stückgut; es entfielen demnach von der Einnahme 6,32 (5,15) % auf Eilgut, 31,15 (30,32) % auf Stückgut, 45,24 (44,21) % auf Wagenladungsgut, 13,67 (16,76) % auf Vieh, 0,28 (0,32) % auf Fahrzeuge und 3,34 (3,21) % auf Güter-Freimarken. Ebenso vertheilt sich die Einnahme auch anders auf den Binnen- und Verbandsverkehr als die Menge; denn auf ersteren entfallen 82,69 (81,86) %, auf letzteren 17,31 (18,14) % der Einnahme. Dass der Güter- und Viehverkehr nur eine geringe Zunahme zeigt, wurde hauptsächlich durch den Rückgang des Viehverkehrs veranlasst; denn Frachtgut und Fahrzeuge vermehrten sich der Menge nach um 4,33 %, und der Einnahme nach um 5,51 %, der Viehverkehr ging dagegen der Menge nach um 16, der Einnahme nach um 17,02 % gegen das Vorjahr zurück. Der Rückgang des Viehverkehrs wurde durch die Maassnahmen, die zur Bekämpfung der im Laufe des Jahres ausgebrochenen Maul- und Klauenseuche getroffen wurden, bewirkt; diese Maassnahmen hatten zur Folge, dass der Umsatz im Inlande und die Ausfuhr nach dem Auslande theils vermindert, theils ganz unterbunden wurden, so dass die Bahnen 29 000 Stück Hornvieh und Kälber, 134 000 Stück Schweine und 5 000 Pferde weniger als im Vorjahre zu befördern hatten. Zur Hebung der Viehausfuhr wurden die Tarifherabsetzungen, die längere Zeit im Viehversand nach Grossbritannien über Esbjerg bestanden, auch auf Sendungen, die über Esbjerg nach Hamburg und anderen Nordseehäfen gehen, ausgedehnt. Auch wurden durch den zweiten Nachtrag zum Deutsch-Dänischen Viehtarif theils verschiedene kleinere Dänische Stationen in die direkte Verbindung einbezogen, theils direkte Abfertigung zwischen Dänischen und Westdeutschen Stationen eingeführt.

Die Einnahmevermehrung im eigentlichen Güterverkehr bezieht sich namentlich auf die in geringeren Mengen aufgegebenen Sendungen (Eil- und Frachtstückgut), während im Wagenladungsverkehr nur eine unbedeutende Steigerung eintrat. Die Waaren, von denen die grössten Mengen befördert wurden und die gleichzeitig eine Zunahme gegen das Vorjahr erfuhren, sind: Kohlen, Koks usw. = 4,7 Millionen Centner (gegen 4,2 Millionen in 1891/92), Dungstoffe = 1,2 (1,0) Millionen, Butter = 0,95 (0,71) Millionen, Margarine = 0,14 (0,09) Millionen, Fleisch und Speck = 0,95 (0,86) Millionen, Heu und Stroh = 0,20 (0,15) Millionen Centner. Der Verkehr von Getreide, Mehl und Wurzelfrüchten ging von 4,4 auf 4,1 Millionen Centner zurück. Bei den übrigen Hauptwaaren blieb der Verkehr ungefähr der gleiche wie im Vorjahre, nämlich Ziegelsteine und Kalk 3,2 Millionen, Futterstoffe 3,1 Millionen, Bretter, Bau- und Brennholz 2,6 Millionen, Erd- und Steinarten 1,7 Millionen, Torf 1,1 Millionen, Metalle 0,89 Millionen, Bier 0,65 Millionen, Milch 0,59 Millionen und Fische 0,38 Millionen Centner. Ueber Esbjerg wurden nach Grossbritannien 190 000 (158 000) Ctr. Butter, 556 000 (516 000) Ctr. Fleisch, 8 000 Ctr. Eier und 4 500 Ctr. Fische ausgeführt. Die im März 1892 eröffnete Dampffährverbindung zwischen Helsingör und Helsingborg rief im ersten Jahre ihres Bestehens einen Verkehr von etwa 800 000 Ctr. hervor, der sich überwiegend in der Richtung von Schweden nach Dänemark bewegte. Die Schwedischen Ausfuhrwaaren bestanden hauptsächlich aus Walderzeugnissen = 330 000 Ctr., Ziegeleierzeugnissen = 120 000 Ctr., Steinen = 80 000 Ctr., Ackerbauerzeugnissen = 30 000 Ctr., sowie Metallen und Metallwaaren = 37 000 Centner. In der Richtung von Dänemark nach Schweden wurden über diese Linie etwa 27 000 Ctr. Ackerbauerzeugnisse, sowie 24 000 Ctr. Metalle und Metallwaaren versandt.

Von den Veränderungen in den Güterbeförderungsbestimmungen ist erwähnenswerth, dass die Tarifentfernungen für die Seestrecken Oddesund N-S, Nykjöbing M-Glyngöre, Fredericia-Strib, Masnedsund-Orehoved von 20 auf 10 km und zwischen den Bahnhöfen in Aarhus von 10 auf 5 km herabgesetzt sind. Die mit Schwedischen und Norwegischen Bahnen eingeleiteten Verhandlungen führten zum Abschluss, so dass am 1. März 1893 ein Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Tarif für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Schweden-Norwegen über Dänemark (Helsingör-Helsingborg und Frederikshavn-Gotenburg) eingeführt werden konnte; auch wurden die Tarife für Versendung von Gütern und Vieh zwischen Dänemark und Schweden-Norwegen vollständig ausgearbeitet und am 1. April 1893 in Kraft gesetzt. Der seit 1889 geltende Deutsch-Dänische Tarif für Güterbeförderung über Vandrup und Vedsted-Hvidding wurde durch einen neuen, am 1. Januar 1893 in Kraft getretenen Tarif ersetzt, mit dem u. a. nicht unbedeutende Frachtermässigungen für die von der Grenze entfernter gelegenen Stationen, besonders für Kopenhagen und die nördlicheren Seeländischen Stationen eingeführt wurden. Gleichzeitig brachte dieser Tarif niedrige Frachtsätze für künstliche Düngemittel, wie Kalisalze und Thomasschlacke; auch wurden einige kleinere Stationen der Strecke Silkeborg-Skjern mit den Deutschen Stationen, von denen diese Düngemittel hauptsächlich ausgeführt werden, in direkte Verbindung gesetzt.

Die von der Dänischen Staatsbahnverwaltung gemeinschaftlich mit Deutschen Postdampfern betriebene Dampfschiffsverbindung zwischen Kiel und Korsör hatte 1892/93 einen Personenverkehr von 20 117½ Reisenden und daraus eine Einnahme von 151 704,67 (197 957,58) Kr. An Gütern und Vieh (229 Pferde, 5 169 Stück Hornvieh, 450 Kälber, 559 Schafe und 9 464 Schweine) wurden von den Schiffen der Staatsbahnen im Binnenverkehr der beiden Häfen 71 389 Ctr. befördert; ausserdem betrug aber der im Verein mit den Deutschen Schiffen besorgte Verbandsverkehr, dessen Einnahme getheilt wird, 84 579 Ctr. Im ganzen brachte der Güter- und Viehverkehr der Dänischen Verwaltung eine Einnahme von 73 495,36 (171 212,26) Kr., der Gepäckverkehr ausserdem 3 826,16 (5 192,42) Kr. und die Beförderung der Post 40 000 Kr., so dass sich eine Gesammteinnahme von 269 026,19 (414 362,26) Kr. ergab, während sich die Ausgaben auf 283 920,82 (409 894,71) Kr. stellten. Dieser Rückgang wurde theils durch die verminderte Viehausfuhr, theils durch die strenge Kälte des Winters, welche fast 2 Monate lang zur Unterbrechung der Fahrten zwang, veranlasst. Das Missverhältniss zwischen Einnahme und Ausgabe ist übrigens keineswegs der Dampfschiffsverbindung Kiel-Korsör eigenthümlich, sondern findet sich auch bei fast allen Dampffähren; so ergaben die Fahrten Korsör-Nyborg 422 300 Kr. Einnahme und 435 100 Kr. Ausgabe, diejenigen über den Kleinen Belt 120 300 Kr. Einnahme und 132 800 Kr. Ausgabe, diejenigen über den Oddesund 21 700 Kr. Einnahme und 52 500 Kr. Ausgabe, diejenigen über den Sallingsund 15 500 Kr. Einnahme und 60 300 Kr. Ausgabe, diejenigen über den Masnedsund 85 400 Kr. Einnahme und 66 700 Kr. Ausgabe, endlich die Fahrten Helsingör-Helsingborg 59 300 Kr. Einnahme und 91 400 Kr. Ausgabe. Einen Ueberschuss ergab also nur die Verbindung Masnedö-Orehoved, aber auch dieses günstige Ergebniss wurde nur dadurch erzielt, dass die Lolland-Falstersche Eisenbahn eine hoch bemessene, feste Vergütung für den Personenverkehr bezahlte; nachdem aber die Strecke Orehoved-Gjedser am 1. Januar 1893 in den Staatsbetrieb übergegangen ist, fällt diese Vergütung natürlich weg und auch dieser Fährverbindung dürfte das gleiche Schicksal wie den übrigen bereitet sein. Wenn trotz dieser Verhältnisse die Tarifentfernungen für die Seestrecken

verkürzt worden sind, so erhellt daraus, dass man in Dänemark die Eisenbahnen lediglich als Verkehrsanstalt auffasst.

Im ganzen beliefen sich die Einnahmen auf 16 590 110,12 (16 116 427,91) Kr. oder 473 682,21 Kr. mehr als im Vorjahre; zu den Einnahmen trugen bei die Reisenden 8 280 213,22 Kr., Gepäck 105 323,21 Kr., Eilgut 445 582,82 Kr., Stückgut 2 196 587,19 Kr., Wagenladungsgut 3 190 380,46 Kr., Vieh 964 155,32 Kr., Fahrzeuge 19 313,55 Kr., Güter-Freimarken 235 722,20 Kr., Postbeförderung 569 750,00 Kr. und verschiedene Quellen 314 055,96 Kr., ausserdem die Dampfschiffsverbindung Kiel-Korsör 269 026,19 Kr.

Die Gesammtausgaben betrugen 14 099 716,89 (13 198 314,86) Kronen oder 901 402,03 Kr. mehr als im Vorjahre; von den Ausgaben entfielen 608 102,34 Kr. auf die allgemeine Verwaltung einschl. Ruhegehalts-, Kranken- und Unterstützungskassen, 3 688 394,89 Kr. auf die Bahnverwaltung, 3 756 168,72 Kr. auf die Maschinenverwaltung, 4 458 284,61 Kr. auf die Verkehrsverwaltung, 1 151 349,68 Kr. auf die Seefahrtsverwaltung und 437 416,65 Kronen auf verschiedene Ausgaben. Die Vermehrung der Ausgaben wurde theils durch den stärkeren Zugverkehr, theils durch den harten Winter veranlasst. Mit dem am 1. Mai 1892 in Kraft getretenen Fahrplan wurde ein Schnellzug zwischen Kopenhagen und Orehoved (Gjedser) eingelegt und dadurch eine Nachtverbindung mit Berlin geschaffen; ebenso wurde ein Schnellzug zwischen Kopenhagen und Kallundborg im Anschluss an die gleichzeitig eröffnete Dampfschiffsverbindung Kallundborg-Aarhus eingeführt. Behufs Einführung einer schnelleren Güter- und Viehbeförderung von den Inseln nach Jütland, namentlich nach Esbjerg und nach Deutschland wurde ein beschleunigter Güterzug von Korsör nach Vamdrup eingelegt und endlich wurden auf den Nordseeländischen Bahnen sämmtliche Personen führende Züge in reine Personen- oder Schnellzüge umgewandelt, während der Güterverkehr auf die übrigen Züge verwiesen wurde. Als Folge dieser Maassnahmen im Verein mit den auf den neuen Strecken gefahrenen Zügen ergab sich eine bedeutend grössere Leistung im Zugverkehr, welche eine Mehrausgabe von 150—200 000 Kr. veranlasste. Die zweite Hauptursache der grösseren Ausgaben ist der strenge und anhaltende Winter; lediglich die Ausgaben für Beseitigung des Schnees von den Bahnen waren um 224 000 Kr. höher als im vorigen Winter und im ganzen kann die Mehrausgabe des Winters zugleich mit Rücksicht auf den grösseren Kohlenverbrauch für Züge und Schneepflüge, auf die Aufenthaltsgelder der Zugbediensteten nicht unter 250 000 Kr. veranschlagt werden. Der im Jahre 1879/80 begonnene Uebergang von der Eisen- zur Stahlschiene ist im wesentlichen abgeschlossen; im Seeländischen Bezirk sind sämmtliche Strecken mit Stahlschienen versehen und im Jütisch-Fühnischen Bezirk harren nur noch die Ostjütische Zweigbahn und vereinzelte kurze Strecken der Westbahn auf die Auswechselung.

Der Betriebsüberschuss betrug 2 490 393,23 Kr. gegen 2 918 113,05 Kr. in 1891/92, also 427 719,82 Kr. weniger als im Vorjahre.

Auf der im Betriebe der Südfühnischen Eisenbahngesellschaft stehenden Staatsbahn Ringe-Faaborg (29,37 km) wurden 106 849 Personen sowie 19 223 t Güter, Vieh und Fahrzeuge befördert, welche 1 822 428 Personen- und 411 390 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 3 305,50, die Ausgabe 2 789,12 und der Ueberschuss 516,38 Kr. für 1 km Betriebslänge.

B. Privatbahnen.

Auf der Ostseeländischen Eisenbahn (45,95 km), deren Betriebsjahr das Kalenderjahr 1892 umfasst, wurden 132 896 Personen und 46 944 t Güter usw. befördert. Bei einer Verkehrsleistung von 1 984 110 Personen- und 1 082 627 tkm betrug die Einnahme 3 593,73 Kr., die Ausgabe 3 051,55 Kr. und der Ueberschuss 542,18 Kr. für 1 km.

Auf der Gribskovbahn (19,73 km) wurden 33 155 Personen und 25 419 t Güter usw. befördert, welche eine Einnahme von 2 677,45, eine Ausgabe von 2 180,00 und einen Ueberschuss von 497,45 Kr. ergaben.

Auf der Lolland-Falsterschen Bahn (87,45 km) wurden im Kalenderjahr 1892 339 656 Personen und 121 354 t Güter usw. befördert und von diesen 6 758 185 Personen- und 2 896 033 tkm zurückgelegt. Die Einnahme belief sich auf 6 292,76, die Ausgabe auf 4 122,89 und der Ueberschuss auf 2 169,87 Kr. für 1 km.

Auf der im Betriebe der Lolland-Falsterschen Eisenbahn stehenden Maribo-Bandholm Bahn (7,53 km) wurden im Kalenderjahr 1892 26 696 Personen und 30 765 t Güter usw. befördert, welche 201 075 Personen- und 231 724 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 6 537,50, die Ausgabe 3 127,06 und der Ueberschuss 3 410,44 Kr. für 1 km.

Auf der bis zum Ablauf des Kalenderjahres 1892 ebenfalls noch im Betriebe der Lolland-Falsterschen Eisenbahn stehenden Gjedserbahn (22,90 km) wurden in dem genannten Jahre 59 022 Personen und 11 461 t Güter usw. befördert, welche 1 009 213 Personen- und 195 272 tkm zurücklegten. Die Einnahme belief sich auf 4 019,13, die Ausgabe auf 4 262,14 und der Fehlbetrag demnach auf 243,01 Kr. für 1 km.

Auf der Nordfühnischen Eisenbahn (37,43 km) wurden 146 631 Personen und 20 659 t Güter usw. befördert, welche 2 471 185 Personen- und 435 216 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 3 703,98, die Ausgabe 2 302,34 und der Ueberschuss 1 401,64 Kr. für 1 km.

Auf der Südfühnischen Eisenbahn (46,85 km) wurden 382 456 Personen und 77 817 t Güter usw. befördert, welche 7 837 317 Personen- und 1 975 042 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 8 610,76, die Ausgabe 4 910,44 und der Ueberschuss 3 700,32 Kr. für 1 km.

Auf der Eisenbahn Horsens-Jülsminde (30,50 km) wurden 86 341 Personen und 13 809 t Güter usw. befördert. Bei einer Verkehrsleistung von 1 282 623 Personen- und 235 197 tkm ergab sich eine Einnahme von 2 353,80, eine Ausgabe von 1 873,53 und ein Ueberschuss von 480,27 Kr. für 1 km.

Auf der Eisenbahn Horsens-Törring (28,09 km) wurden im ersten vollen Betriebsjahr 69 701 Personen und 13 757 t Güter usw. befördert, welche 977 099 Personen- und 207 916 tkm zurücklegten. Die Einnahme belief sich auf 2 075,97, die Ausgabe auf 1 661,92 und der Ueberschuss auf 414,05 Kr. für 1 km.

Auf der Hads-Ning-Herreders Eisenbahn (36,23 km) wurden 162 107 Personen und 21 351 t Güter usw. befördert, welche 2 345 783 Personen- und 479 067 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 3 547,37, die Ausgabe 2 135,07 und der Ueberschuss 1 412,30 Kr. für 1 km.

Auf der Randers-Hadsund Eisenbahn (40,67 km) wurden 73 061 Personen und 12 993 t Güter usw. befördert, welche 1 221 178 Personen- und 339 079 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 1 986,77, die Ausgabe 1 796,71 und der Ueberschuss 190,06 Kr. für 1 km.

Auf der Vemb-Lemvig Eisenbahn (28,92 km) wurden 62 639 Personen und 11 203 t Güter usw. befördert, welche 854 566 Personen- und 254 709 tkm zurücklegten. Die Einnahme belief sich auf 2 512,74, die Ausgabe aber auf 2 618,69 Kr., so dass sich ein Fehlbetrag von 105,95 Kr. für 1 km ergab.

Auf der Skagensbahn (39,69 km) wurden 42 702 Personen und 6 498 t Güter usw. befördert. Die Einnahme betrug 1 489,95, die Ausgabe 1 237,03 und der Ueberschuss 252,92 Kr. für 1 km.

Kr.

Aus der Schweiz.

Gotthardbahn.

Die Direktion der Gotthardbahn hat den Beschluss gefasst, dem sämmtlichen fixbesoldeten Personal auch für das Jahr 1893 eine Gratifikation zuzuwenden und zugleich dieselbe gegenüber dem letzten Jahre um 25 % zu erhöhen.

Jura-Simplonbahn.

Die Direktion der Bahn wurde vom Eisenbahndepartement aufgefordert zu prüfen, ob der Hilfsfonds für die Unfallversicherung und Altersversorgung, der für 1892 3 472 934 Frcs. betragen hat, den versicherungstechnischen Ansprüchen genüge. Die Direktion hat festgestellt, dass der Fonds noch um 3,5 Millionen vermehrt werden muss.

Transportwesen.

Durch Einführung des neuen Transportgesetzes und Reglements ergeben sich namentlich folgende wesentliche Aenderungen: Güter, die nicht rechtzeitig verladen oder aus Gründen des Betriebes nicht unmittelbar befördert werden können, haben die Eisenbahnen je nach der Natur des Gutes unentgeltlich in den Schuppen oder auf den Lagerplätzen zu lagern. Im Falle unrichtiger Angaben im Frachtbrief kann die Nachzahlung der Fracht gefordert, im Wiederholungsfalle aber eine Busse vom 2- bis 10 fachen Betrage der verkürzten Fracht ausgesprochen werden. Zudem haftet der Fehlbare für den entstandenen Schaden und es bleibt die strafrechtliche Verfolgung vorbehalten. Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Versender eine Empfangsbescheinigung zu geben (in Form eines Duplikat-Frachtbriefes oder eines Annahmescheines), wenn er es wünscht. Beide Papiere haben volle rechtliche Geltung. Ihre Ausgabe muss auf dem Original-Frachtbrief bemerkt werden. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Datumstempel der Versandstation aufgedrückt und dient dann dieser Frachtbrief als Beweis für den Frachtvertrag. Die Entnahme eines Duplikat-Frachtbriefes ist unbedingt erforderlich, wenn der Versender sich das Recht der nachträglichen Verfügung über das Gut wahren will, nachdem dasselbe der Aufgabestation übergeben ist. Nur wenn er sich im Besitze des Duplikates oder Annahmescheines befindet, ist

die Bahn verpflichtet, seinen nachträglichen Anordnungen Folge zu leisten, sofern das Gut noch nicht dem Adressaten übergeben ist, da dann das Verfügungsrecht des Absenders erloschen ist. Die Bahn darf die Ausführung der vom Absender gemachten Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, wenn durch die Befolgung derselben der regelmässige Transportverkehr gestört würde. Diese Anweisungen sind ferner schriftlich und mit Unterschrift auf bestimmtem Formular vorzulegen. Die Erklärung ist auf dem Frachtbrief-Duplikat zu wiederholen. Die Eisenbahnen haften für den Schaden, welcher aus dem Verlust, der Minderung oder Beschädigung eines Gutes seit der Aufgabe entsteht, mit dem gemeinen Handelswerthe, den das Gut am Versandorte hat, ohne dass für die Höhe des Schadenersatzes eine Grenze gestellt würde. Es ist aber den Eisenbahnen gestattet Ausnahmetarife mit Festsetzung eines Maximalbetrages zu erstellen, welcher im Falle eines Verlustes, einer Minderung oder Beschädigung als Schadenersatz geleistet wird, sofern diese Tarife eine Preisermässigung für die ganze Transportstrecke enthalten. Will sich der Berechtigte im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung einen weiteren, über den Handelswerth hinausgehenden Schadenersatz sichern, so hat er das Interesse an der Lieferung zu deklariren. Bei Nachweis dieses weiteren Schadens kann dem Berechtigten Ersatz bis zur Höhe der deklarirten Summe zugesprochen werden. Die Eisenbahnen sind berechtigt, in diesem Falle als Frachtzuschlag 5 ‰ der deklarirten Summe für je 200 Tarifkm zu erheben. Hat eine Ueberschreitung der reglementarischen Lieferfristen stattgefunden, so sind die Eisenbahnen verpflichtet, ohne Nachweis eines Schadens bei Ueberschreitung bis zu $^1/_4$ der Lieferfrist $^1/_4$ der Fracht, bei Ueberschreitungen von $^1/_4$ bis $^1/_2$ der Lieferfrist die Hälfte der Fracht und bei solchen über die Hälfte der Lieferfrist die ganze Fracht zurückzuerstatten. Wenn eine Deklaration des Interesses an der Lieferung erfolgt ist, so muss die Hälfte der Fracht schon bei Verspätungen bis $^1/_4$ der Lieferfrist und die ganze Fracht bei solchen über $^1/_4$ der Lieferfrist ohne Nachweis eines Schadens zurückgegeben werden. Wird der Nachweis eines Schadens gebracht, so kann der Ersatz desselben beansprucht werden, in keinem Falle aber mehr als der Werth des Gutes bezw. der deklarirte Betrag des Interesses. Ein Transportgeschäft kann in rechtsgültiger Weise nur abgeschlossen werden unter Verwendung eines im neuen Gesetz und im neuen Transportreglement vorgeschriebenen Frachtbrief-Formulars. Dasselbe ist allgemein verbindlich und ginge jeder, der sich nach dem 1. d. Mts. eines anderen z. B. eines alten Formulars bediente, der Vortheile des Rechtsschutzes verloren, welche ihm das neue Gesetz und Reglement zusichern. Das alte Frachtbrief-Formular basirt auf dem Gesetz vom Jahre 1875 und dem Reglement vom Jahre 1876, denen durch Ausserkrafterklärung die rechtliche Grundlage entzogen ist.

Eisenbahnprojekte.

Die in den Eisenbahnkonzessionen ausgesetzte Frist zur Einzeichnung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wird bei folgenden Eisenbahngesellschaften um 1 Jahr verlängert: 1. Eisenbahn Martigny Ville über Salvan nach Chatelard und von Martigny Ville nach Martigny Bourg; 2. schmalspurige Bahn von Vivis (Vevey) über Bulle nach Thun; 3. elektrische Bahn von St. Moritz Dorf nach St. Moritz Bad; 4. schmalspurige Bahn von Chur nach Thusis; 5. Drahtseilbahn Hottingen-Dolder bei Zürich. Um 2 Jahre wurde die Frist verlängert bei Solothurn-Münster (Weissensteinbahn).

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die letzte Versammlung am 12. Dezember fand unter dem Vorsitz des Herrn Geheimen Oberregierungsrath Streckert statt. Satzungsmässig erfolgte die Neuwahl des Vorstandes und wurden die bisherigen Vorstandsmitglieder wiedergewählt, d. i. Geheimer Oberregierungsrath Streckert als Vorsitzender, General der Infanterie Golz, Excellenz, als Stellvertreter des Vorsitzenden, Bau- und Betriebsinspektor a. D. Direktor Kolle als Schriftführer, Regierungsrath Kemmann als Stellvertreter des Schriftführers, Oberingenieur Diechmann als Kassenführer, Oberstlieutenant z. D. Buchholtz als Stellvertreter des Kassenführers.

Herr Regierungs-Baumeister Friedr. Müller sprach sodann zur Geschichte der Bahnen von örtlicher Bedeutung. Der Vortragende verfolgte die Aufgabe, vorzuführen, wie sich in den verschiedenen Ländern die Bahnen, welche bei uns zur Klasse der Kleinbahnen zählen würden, entwickelt haben. Die Frage der Spurweite hat überall eine hervorragende Rolle gespielt und gibt den wichtigsten Faktor für alle historisch-technischen Erörterungen ab. England ist auch die Wiege des Lokalbahnwesens gewesen. Die Festiniogbahn mit 60 cm Spurweite gehört zu den ersten Ausführungen und hat bis auf den heutigen Tag volle Bedeutung behalten. Mit dem Hinzutreten der Strassenbahnen haben die Lokalbahnen sehr an Ausdehnung gewonnen und während man in den ersten Jahren für diese nur die thierische Zugkraft kannte, wird letztere später mit Erfolg durch motorischen Betrieb verdrängt und sind Dampftrams sowie neuerdings elektrische Bahnen, Seilbahnen (Kabelbahnen) immer mehr und mehr in Aufnahme gekommen. Die dem städtischen Verkehr dienenden Lokalbahnen haben in Viadukt- und Untergrundbahnen mustergültige Anwendung gefunden, kurz das Lokalbahnwesen hat eine Ausdehnung genommen und wächst weiter in solchem Umfange, dass einheitliche gesetzliche Regelungen in den verschiedenen Staaten eine Nothwendigkeit wurden. Für Preussen ist dieses durch das vorjährige Kleinbahngesetz geschehen. Aus den vielen einzelnen Angaben des Vortragenden heben wir hervor, dass in Frankreich die Spurweiten von 60 cm und 1 m gesetzlich festgelegt sind. Der Betrieb auf den 60 cm-Bahnen bedingt komplizirte Lokomotiven und wird dadurch verhältnissmässig theuer. Es ist deshalb durchaus begründet, dass diese so geringe Spurweite auch in Deutschland wenig Anhänger findet. Schon bei der Spurweite von 75 cm, welche bei den Lokalbahnen im Königreich Sachsen in grossem Umfange Anwendung gefunden hat, wird der Betrieb unbequem und wird die Vermuthung ausgesprochen, dass, falls die Frage der Spurweite nochmals zur Erörterung kommen würde, keine geringere Spur als die von 1 m gewählt werden dürfte. Die Fortsetzung des Vortrags ist auf einen späteren Vereinsabend in Aussicht genommen und soll sich dann an diese eventl. die Besprechung der angeregten Frage, ob ein Ausschuss für die Förderung des Kleinbahnwesens in technischer und wirthschaftlicher Beziehung zu wählen sei, anschliessen.

In üblicher Abstimmung wurde Herr Geheimer Baurath Lex als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

v. O. **Wird durch unberechtigtes Mitfahren auf dem Trittbrette eines in einen Eisenbahnzug eingestellten Personenwagens das Vermögen der Eisenbahnverwaltung geschädigt?** Aus den Entscheidungsgründen: „Wie das Reichsgericht bereits in mehrfachen Entscheidungen (Entsch. in Strafs. Bd. IV S. 295; Rechtspr. Bd. IX S. 114) unter eingehender Begründung angenommen, wird durch die Benutzung eines Eisenbahnzuges ohne vorgängige Lösung einer Fahrkarte — abgesehen von dem hier nicht interessirenden, im § 14 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 vorgesehenen Falle — also durch die Erwirkung der Fahrt ohne Zahlung des Fahrgeldes das Vermögen der Eisenbahnverwaltung geschädigt und genügt diese Beschädigung zur Erfüllung des Thatbestandsmomentes der Vermögensbeschädigung im Sinne des § 263 R.-Str.-G.-B.'s. Geht man hiervon aus, so ist zwar zuzugeben, dass die nach §§ 9, 10, 11 des gedachten Betriebsreglements, das zur Zeit der That in Geltung war, zu verkaufenden Fahrkarten nur für Plätze im Innern der Wagen ausgegeben wurden und auch nur zu deren Benutzung den Inhaber berechtigen; es ist jedoch ein Fehlschluss, wenn man aus diesem Umstande folgern will, dass der Eisenbahnverwaltung auch nur für die Beförderung einer Person innerhalb eines Wagens ein Anspruch auf Entschädigung zustehe. Der Preis für die Fahrkarte ist seinem Wesen nach ein Aequivalent für die Beförderung und ist verschieden in seiner Höhe je nach der Bequemlichkeit, die dem Reisenden geboten wird. Dass aber Fahrkarten nur für Plätze im Innern des Wagens ausgegeben werden, findet seine Erklärung in dem Umstande, dass eine Personenbeförderung an den Aussenseiten der Wagen infolge der mit ihr verbundenen, durch die Eigenart der Eisenbahnfahrt bedingten Gefahr unzulässig und nicht gestattet ist. Hieraus folgt jedoch nicht, dass derjenige, welcher zu seiner Beförderung eine derartige unstatthafte Beförderungsart wählt, von jeder Verbindlichkeit gegen die Bahnverwaltung frei ist, sondern nur, dass er sich der Pflicht zur Lösung einer Fahrkarte entzieht und dass dieser Pflicht der Anspruch der Bahnverwaltung gegenübersteht, dass also auch ihm gegenüber die Bahnverwaltung das Recht hat, eine Entschädigung für seine Beförderung zu verlangen, eine Entschädigung, die dem Preise einer Fahrkarte mindestens der billigsten Wagenklasse gleichkommt. Da Angeklagter nach den Feststellungen der Vorinstanz beabsichtigte, die Fahrt nach A. ohne Lösung einer Fahrkarte zu machen, so würde eine Beschädigung des Vermögens der Eisenbahnverwaltung eingetreten sein, wenn er seine Absicht ausgeführt hätte." (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 20. Oktober 1893; Entscheid. in Strfs. Bd. XXIV S. 819 f.)

Bücherschau.

Der Brückenbau. Ein Handbuch zum Gebrauche beim Entwerfen von Brücken in Eisen, Holz und Stein, sowie beim Unterrichte an technischen Lehranstalten. Von E. Häseler, Professor an der Herzoglich Technischen Hochschule in Braunschweig. In drei Theilen. Mit vielen eingedruckten Figuren und angehefteten Figurentafeln. Braunschweig, Druck und Verlag von Friedrich Vieweg & Sohn. I. Theil: Die eisernen Brücken. 1. Lieferung, 1888, Ladenpreis 15 *M*; 2. Lieferung, 1893, Ladenpreis 16 *M*.

Den erschienenen beiden Lieferungen des vorstehend angezeigten Werkes liegen sehr sorgfältige Vorarbeiten zu Grunde. Welchen Umfang es erhalten wird, lässt sich indessen nicht mit Sicherheit übersehen, da die Verlagsbuchhandlung es unterlassen hat, hierüber näheren Aufschluss zu ertheilen. Wenn man hierzu in Betracht nimmt, dass zwischen der ersten und zweiten Lieferung ein Zeitraum von 5 Jahren liegt, so möchte es reichlich lange dauern, bis die letzte Lieferung erschienen ist, wenn nicht für die lange Verzögerung weiter unten zu erörternde triftige Gründe geltend gemacht wären.

Das Gesammtwerk wird drei Theile umfassen, deren erster die eisernen Brücken behandeln wird, während der zweite und dritte den hölzernen und steinernen Brücken gewidmet sein werden. Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, in erster Linie ein übersichtliches Bild von dem im Brückenbau Geleisteten zu entwerfen, unter Ausscheidung alles dessen, was für den Techniker eine geringere Wichtigkeit hat. Der Text ist in den beiden vorliegenden Lieferungen so angelegt und soll auch fernerhin so fortgeführt werden, dass, wenn auch nur das Hauptsächlichste aus der Theorie und Praxis des Brückenbaues, dieses doch in voller Klarheit und unter mathematischer Begründung der für die Konstruktion der Brücken in Frage kommenden Formeln vorgetragen wird. Die vorliegenden beiden Hefte zeigen sowohl was den Text, als namentlich auch die Tafeln betrifft, wie der Hauptwerth darauf gelegt ist: dem Techniker in erster Linie das, was er beim Entwerfen braucht, nahe zu legen.

In der äusseren Erscheinung des Werkes ist von dem bisherigen nicht unwesentlich abgewichen. Das grosse Quartformat und die vornehme Ausstattung nicht sowohl des Textes, als auch namentlich der Tafeln nehmen von vornherein für dasselbe ein; die letzteren sind von einer tadellosen Klarheit und in reichlich grossem Maassstabe ausgeführt; hierdurch wird namentlich auch die jüngere Fachwelt nachdrücklich darauf hingewiesen, allen, auch den scheinbar minder wichtigen Theilen die nöthige Beachtung zu zollen. In reichlicher Zahl eingeschriebene Maasse tragen dazu mit bei. Wie es schwer ist, allen Anforderungen gleichzeitig Rechnung zu tragen, so könnte eingewendet werden, dass die geringe Anzahl der auf einer Seite untergebrachten Abbildungen nicht die Uebersichtlichkeit des Nebeneinander der in anderen Lehrbüchern in kleinerem Maassstabe vorgeführten Abbildungen biete; und zweifellos ist dieser Einwurf nicht ganz von der Hand zu weisen, auch nicht der, dass hin und wieder Abbildungen auf die Figurentafeln verwiesen sind, die man im Texte vermuthen sollte; dies gilt namentlich vom ersten, weniger vom zweiten Hefte.

Was den Inhalt der beiden vorliegenden Hefte anlangt, so bringt das erste in 5 Kapiteln die Hauptbestandtheile, allgemeine Eintheilung und Anordnung, das Material, die Erhaltung und zulässige Inanspruchnahme der Brücken, die Arten der Vernietung und Verschraubung, die Querschnittsformen der Brückentheile und die Lager der Balkenbrücken zur Besprechung. Das zweite Heft enthält ein weiteres — 6. — Kapitel, betreffend Fahrbahn und Fusswege der eisernen Brücken, in dem in 4 Abschnitten das Geleis und die Abdeckung der Eisenbahnbrücken, die Brückendecke der Strassenbrücken, die Brückentafel der Eisenbahn- und Strassenbrücken und die Fusswege der Strassenbrücken behandelt sind.

Der Verfasser hatte sich die Aufgabe gestellt, die Brückentafel der Fahrbahn auf Grund von Annahmen zu berechnen, welche mit der Wirklichkeit mehr als die bisherigen übereinstimmen, aber seine Bemühungen sind nicht von dem gewünschten Erfolge begleitet gewesen. Dies ist, wie er hervorhebt, namentlich darauf zurückzuführen, „dass die Lehre von der Elastizität und Festigkeit gegenwärtig noch so gut wie keinen Einblick in die Spannungs- und Formänderungsverhältnisse von belasteten Buckelplatten, Hängeblechen, Wellblechen usw. gewährt und dass sie ebenso wenig Aufschluss darüber gibt, wie eine Brückendecke aus Schotter, Beton oder Pflaster den Raddruck über die Brückentafel vertheilt.“ In den vergeblichen Bemühungen des Verfassers, „die Abmessungen der eisernen Brückentafeln entsprechend den Kräften, welche sie aufzunehmen haben, genau zu bestimmen“, liegt der Grund für den beträchtlichen Zeitraum, welcher zwischen dem ersten und zweiten Hefte verflossen ist. Dringend ist aber zu wünschen, dass die Herausgabe des Werkes nunmehr schneller fortschreitet. Es sind gewiss viele, denen der schnellere Fortgang des vortrefflich angelegten Werkes am Herzen liegt.

Auf Einzelheiten der erschienenen Hefte einzugehen, würde gegenwärtig verfrüht sein. Dieselben zeigen aber, dass mit der glänzenden äusseren Ausstattung der Inhalt vollkommen im Einklang stehen wird, wenn die Fortsetzung der Arbeit im Sinne der vorliegenden Hefte erfolgen wird.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Dem Geheimen Ober-Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten D'Avis ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath mit dem Range eines Rathes erster Klasse verliehen worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. Juni 1893. Druckfehler-Berichtigung. In dem vom 1. Januar 1894 gültigen Nachtrage I zum Elbeumschlagstarife für Westösterreich sind auf Seite 4 in dem Ausnahmetarife 14 (Wolle) bei der Station Krainburg (K. K. St. B.) 10 ₰ Schleppbahngebühr zuzusetzen.

Wien, am 9. Januar 1894. (120)
Oesterr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Druckfehlerberichtigung im 1. Anhang zum Lokal-Gütertarife Theil II Heft 1. In dem mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 zur Einführung gelangten Lokal-Gütertarife Theil II Heft 1 sind im 1. Anhang Abschnitt A bei Position 53 und 162

die Relationsbezeichnungen
Strakonitz-Wien K. F. J. B. bezw.
Strakonitz-Wien K. F. J. B. und Nussdorf
in Strakonitz loco und transit-Wien K. F. J. B.
respektive
Strakonitz loco und transit-Wien K. F. J. B. und Nussdorf
abzuändern.

Wien, am 12. Januar 1894. (121)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover werden vom 16. d. Mts. ab von der an der Strecke Lehrte-Celle gelegenen Haltestelle Ehlershausen, welche bisher von der Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ausgeschlossen war, auch Leichen und lebende Thiere sowohl im Verkehr von als auch nach dieser Haltestelle zur Beförderung angenommen, so dass nur noch Fahrzeuge von der Abfertigung ausgeschlossen bleiben.

Berlin, den 12. Januar 1894. (122)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen I. Nachtrag zum Transportreglement der Schweizerischen Bahnen vom 1. Juli 1876 (Neuausgabe vom 1. August 1891), welcher das „Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr“ enthält und deshalb neben dem vom 1. Januar 1894 gültigen neuen Schweizerischen Transportreglement in Kraft bleibt, ist der Anhang Nr. 5 erschienen, welcher von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann.

Dieser Anhang enthält eine Bestimmung über das Weiterbestehen des I. Nachtrags zum Transportreglement vom 1. Juli 1876 (Neuausgabe vom 1. August 1891), sowie Aenderungen der Liste der Eisenbahnstrecken, auf welche das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr Anwendung findet.

Karlsruhe, den 13. Januar 1894. (123)
Generaldirektion.

Gütertarif von Deutschland nach Semlin transito. In Tarifbestimmung 4 obenbezeichneten Tarifs sind die Worte „Die ursprünglichen Frachtbriefe blei-

ben den neuen Frachtbriefen beigeschlossen" zu streichen.
Breslau, den 12. Januar 1894. (124)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks zum Hochofenbetrieb nach verschiedenen Stationen dieser Gebiete. Am 15. d. Mts. erscheint eine Neuausgabe des vorbezeichneten Tarifs, welche neben zahlreichen Ermässigungen einzelne geringe Erhöhungen enthält. Soweit letztere eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Februar d. J. bestehen.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen für je 40 ₰ zu haben.
Köln, den 12. Januar 1894. (125)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 15. Januar d. J. ab gültige Nachtrag 26 herausgegeben, durch welchen für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Direktionsbezirks unter einander neue Ausnahmetarife
a) für rohe Kalisalze, kalzinirtes Düngesalz und konzentrirten Kalidünger;
b) für Kalk — gebrannt oder gemahlen — und Kalkschlamm zu Düngezwecken

eingeführt und die für rohe Kalisalze und für kalzinirtes Kalidüngesalz für das oben genannte Verkehrsgebiet bisher bestandenen Ausnahmesätze aufgehoben werden.
Hannover, den 13. Januar 1894. (126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Theil II — Heft 4. Vom 20. d. Mts. finden die für Peggau S. B. gültigen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5 Blende etc. auch für die Station Frohnleiten S. B. Anwendung.
Breslau, den 9. Januar 1894. (127)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. Februar l. J. wird für Güter, welche aus der Mittel- und Westschweiz nach Schopfheim befördert werden und von da nach solchen Gebieten weitergehen, für welche die Transittarife für Basel Badischer Bahnhof im Verkehre mit der Mittel- und Westschweiz anwendbar, sind, frachtfreie Beförderung über die Baseler Verbindungsbahn gewährt.

Die erhobenen Verbindungsbahnfrachten werden auf Einreichung der Originalfrachtbriefe nach und von Schopfheim von hier aus zurückerstattet.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.
Karlsruhe, den 10. Januar 1894. (128)
Generaldirektion.

Im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen untereinander, im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, sowie im Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen tritt der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel hinsichtlich der unter 2a—c der Tarifausgabe vom 10. September 1893 aufgeführten Artikel am 1. Juli 1894 ausser Kraft.

Mit demselben Tage wird auch die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % für Sendungen nach den Nothstandsbezirken — vergl. IV der obenbezeichneten Tarifausgabe — in betreff der sämmtlichen Artikel des Ausnahmetarifs, sowohl der unter Nr. 1 als auch der unter Nr. 2 benannten, aufgehoben. Dagegen bleibt für die unter 1 der Tarifausgabe aufgeführten Artikel (Torfstreu und Torfmull, Streutorf und Holzsägespäne) sowie für den später unter der gleichen Nummer aufgenommenen Artikel „Haidekraut" der ursprünglich festgesetzte Geltungstermin (1. September 1894) bestehen.
Berlin, den 13. Januar 1894. (129)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen, der Kaiserlichen Generaldirektion zu Strassburg und der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Am 15. Januar d. J. tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr der I. Nachtrag in Geltung. Auf Grund dessen werden die Frachtsätze des Tarifs für Frachtgüter aller Art in Wagenladungen zu 5000 und 10000 kg mit dem 1. März 1894 ausser Kraft gesetzt.

Der Nachtrag enthält ausserdem Aenderungen der allgemeinen Bestimmungen für den Gütertransport und Berichtigungen. Derselbe ist in den nächsten Tagen kostenlos bei den Verbandsstationen zu beziehen.

Bis zum Erscheinen desselben ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion Auskunft.
Breslau, den 13. Januar 1894. (130)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Februar 1894 tritt für die Beförderung von Cichorienwurzeln in frischem und gedörrtem, oder getrocknetem Zustande bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Stationen Belgischer Bahnen nach Agram (Zágráb), Station der K. K. Oesterr. Südbahn, ein Ausnahmetarif in Gültigkeit. Gratis.

Die Beförderung erfolgt auf Grund der Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, Theil I, Abtheilung A vom 1. Januar 1893, bezw. Abtheilung B vom 1. Februar 1894. Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Köln, den 14. Januar 1894. (131)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen untereinander, sowie mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen treten mit Wirksamkeit vom 15. Januar d. J. ab für die nachstehend aufgeführten Düngemittel bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht Ausnahmefrachtsätze in Kraft, durch welche gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Ermässigungen herbeigeführt werden.

I. Rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, endlich konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali.

II. Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und Kalkschlamm.

Die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze für die unter II. aufgeführten Düngemittel, welche für Entfernungen über 50 km gelten, ist an den Nachweis der thatsächlichen Verwendung zum Düngen geknüpft, und erfolgt die Gewährung der Frachtermässigung im Erstattungswege. Zunächst gelangen die regelrechten Frachtsätze zur Anwendung.

Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze, sowie die Anwendungsbedingungen ertheilen auf Verlangen die Güterabfertigungsstellen, Auskunfts- und Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen Bescheid.
Berlin, den 11. Januar 1894. (132MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen und der Oldenburgischen Staatseisenbahnen.

Nassau-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab treten anderweite eingeschränkte Bestimmungen, betreffend die Anwendung der für die Grenzpunkte Altmünsterol Gr., Avricourt (Deutsch) Gr. und Chambrey Gr. bestehenden Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (133)
Frankfurt a. M., den 11. Januar 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. werden die Stationen Augsburg, Kufstein, München C. B., München O. B., München S. B. und Rosenheim der Bayerischen Staatsbahnen in die Schnitttafel A des Ausnahmetarifes Nr. 3 für Steine einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.
Frankfurt a. M., den 12. Januar 1894. (134)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. Januar d. J. treten nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Kernhof und	Ausnahmetarif 6a (Holz) Pfennig für 100 kg
Dresden-Neustadt	
Leipz. u. Schles. Bhf.	146
Sohland	132

Dresden, den 10. Januar 1894. (135)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 15. d. Mts. treten mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen für gewisse Kalisalze und für Kalk zum Düngen ermässigte Ausnahmefrachtsätze an Stelle der bisherigen hierdurch zur Aufhebung gelangenden höheren Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze, sowie über die Anwendungsbedingungen ertheilen die Güterabfertigungsstellen und die Auskunftstelle in Hamburg.
Altona, den 12. Januar 1894. (136)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. Kategorie I—IV der Nomenklatur von den Stationen Mamalyga, Nowoselitza loco und transito der Russischen Südwestbahn über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur überseeischen Ausfuhr treten mit Gültigkeit vom 30. Dezember 1893/11. Januar 1894 direkte Frachtsätze in Kraft. Diese, sowie die event. nachzuzahlenden Reversfrachten sind auf den genannten Deutschen Stationen, sowie in unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Direktion. (137H&V)

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Vom 20. d. Mts. ab wird der Ausnahmetarif Nr. 50 Eisenvitriol (ausgenommen gelöster) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg des Tarifheftes 1 wie folgt erweitert: Zwischen Gleiwitz und Arnau 1,55, Braunau 0,84, Brünn K. F. N. B. 0,95, Hohenelbe 1,27, Iglau Oe. N. W. B. 1,47, Königgrätz 1,21, Königinhof 1,39, Komotau A. T. E., B. E. B., K. K. Oe. St. B. 1,84, Prag, Bubna, Lieben St. E. G. u. Prag, Lieben, Wisocan Oe. N. W. B. 1,57, Rumburg 1,39, Schluckenau 1,45, Trautenau 1,13, Troppau K. F. N. B. u. M. S. C. B. 0,56 *M.* für 100 kg.

Breslau, den 6. Januar 1894. (138)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 2. Mit dem 1. Februar lfd. J. gelangen anderweite zum Theil ermässigte sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Schwefelsäure von Breslau, Morgenroth und Rosdzin zur Einführung, welche bei den Verbandverwaltungen sowie bei den betheiligten Verbandstationen zu erfahren sind.

Breslau, den 6. Januar 1894. (139)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Am 1. Februar d. J. tritt zu dem vom 1. August 1891 ab gültigen **Breslau-Sächsischen Gütertarif** ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für mehrere in den Tarif neu aufgenommene Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und der Sächsischen Staatseisenbahnen; ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene Sächsische Stationen, bedingt durch die Eröffnung der Neubaustrecke Waldheim-Rochlitz; ein anderweites Artikelverzeichniss des Ausnahmetarifs 10 für Getreide; Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 6 und 6a für Eisenerze und 8 für Garne aller Art und Baumwollgewebe; Einführung eines Ausnahmetarifs 12 und 13 für Giessereiroheisen bezw. für Malz; Aenderungen des Vorworts, der besonderen Bestimmungen usw. und der Stationsbezeichnungen.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 9. Januar 1894. (140)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. bis auf weiteres wird die Station Fahrnau der Badischen Staatseisenbahnen in den im Heft VI des Verbandstarifs bestehenden Ausnahmetarif B. h. für Felle, Häute, rohe, gesalzene oder getrocknete (nicht aber gegerbte) aufgenommen.

Der Frachtsatz Amsterdam-, Dordrecht-, Middelburg-, Rotterdam- bezw Vlissingen - Fahrnau beträgt **2,77** *M.* für 100 kg.

Köln, den 15. Januar 1894. (141)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Düsseldorf-Grafenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den für Eisen und Stahl der Spezialtarife I—III bestehenden Ausnahmeterif 9 des Deutsch-Dänischen Verbandes einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 12. Januar 1894. (142)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die im I. Nachtrag zum Kohlentarif für den Verkehr von Stationen der Südwestdeutschen Eisenbahnverwaltungen einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits vom 1. Juli 1888 enthaltenen Frachtsätze für die Station Bingerbrück treten mit dem 1. März 1894 ausser Kraft. Die nach diesem Zeitpunkt etwa zur Aufgabe kommenden Sendungen müssten in Basel umkartirt werden, wodurch sich gegenüber den jetzigen direkten Taxen Frachterhöhungen ergeben. Nähere Auskunft ertheilt das Güter-Tarifbüreau der unterzeichneten Generaldirektion.

Karlsruhe, den 13. Januar 1894. (143)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif Theil III, Heft 4 vom 1. November 1888. (Getreide-verkehr Mähren-Bayern.) Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station „Stefanau“ der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft mit den für Olmütz gültigen Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen.

München, den 9. Januar 1894. (144)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch - Bayerischer Holzverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1894 wird die Station Hemmen-Dodewaard der Holländischen Eisenbahngesellschaft mit den Frachtsätzen der Station Tiel in den Bayerisch-Niederländischen Holz-Ausnahmetarif aufgenommen.

München, den 9. Januar 1894. (145)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Einführung eines neuen Lokalgütertarifes. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 tritt ein neuer Lokalgütertarif in Kraft, welcher gegenüber dem seitherigen Tarife vom 1. März 1889 in den regulären Klassen grösstentheils Ermässigungen der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Tarifes sind durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von 50 kr. pro Exemplar zu bekommen.

Teplitz, den 13. Januar 1894. (146)

Hornviehverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Bregenz, Buchs und St. Margrethen. Aufhebung des Spezialtarifes für Hornviehtransporte. Am 28. Februar 1894 tritt der vom 1. März 1886 gültige Spezialtarif für die Beförderung von Hornvieh aus Oesterreich-Ungarn nach den Stationen Bregenz, Buchs und St. Margrethen, sowie zur Vermittelung des Verkehres nach der Schweiz und weiter, sammt den Nachträgen I bis VI ausser Wirksamkeit.

Ueber den an dessen Stelle zur Einführung gelangenden Tarif wird eine besondere Veröffentlichung erfolgen.

Wien, am 13. Januar 1894. (147)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für Ceresintransporte von Mährisch-Ostrau nach Paris oder umgekehrt. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, werden für Ceresintransporte im Verkehre zwischen Mährisch-Ostrau, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, einerseits und Paris (Douane und Reuilly) andererseits nachstehende Frachtsätze berechnet:

bei Frachtzahlung pro Wagen und Frachtbrief für mindestens	Francs Gold für 1 000 kg
5 000 kg	116,55
10 000 „	107,45

Wien, am 12. Januar 1894. (148)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Ausgabe des Nachtrages III zum Tarife vom 1. September 1892. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 gelangt zum Tarife vom 1. September 1892 für den direkten Transport von Böhmischen Kohlen und Brikets von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach den Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn, K. K. priv. Böhm. Kommerzialbahnen, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für den Verkehr nach Warnsdorf und Altwarnsdorf, ferner die Einbeziehung der Kohlenversandstation Wiesa der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif und schliesslich ein neues Verzeichniss der Schleppbahngebühren.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, am 13. Januar 1894. (149)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer
Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Einbeziehung der Station Meiningen. Mit 1. Februar l. J. wird die Station Meiningen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für Getreide etc. (Theil III, Abtheilung A des Verbandstarifes) einbezogen und sind die betreffenden Frachtsätze bei den betheiligten Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Wien, am 13. Januar 1894. (150)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizer. Eisenbahnverband. Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen. Die Gültigkeit der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft

des Oesterr. - Ungar. - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 (vergl. die Kundmachungen vom 8. November und vom 9. Dezember 1893) wird neuerdings u. zw. bis zum 28. Februar 1894 verlängert.

Wien, am 13. Januar 1894. (151)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. (Aufhebung der Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz.) Am 28. Februar 1894 treten ausser Kraft:

a) der Ausnahmetarif Nr. XXII, enthalten im Tarife, Theil II, Heft Nr. 1 des Oesterr. - Ungar. - Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehrs vom 1. August 1886,
b) der Ausnahmetarif Nr. 22, enthalten im Tarife, Theil II, des Tirol-Vorarlberg - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehrs vom 1. Mai 1887.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 13. Januar 1894. (152)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Generalversammlungen.

Ludwigs - Eisenbahngesellschaft. Es wird hiermit bekannt gegeben, dass die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft am

Donnerstag, den 1. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr,

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes stattfindet.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäss Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, dass die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmässig beschliesst und wird hierbei mitgetheilt, dass die Bilanz, die Betriebsrechnung und 4 Nebenrechnungen sowie der Geschäftsbericht pro 1893 vom 17. Januar d. J. ab im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen.

Ferner wird bekannt gegeben, dass seitens der Generalversammlung über die Bilanz und die bezeichneten 5 Rechnungen sowie über den Etat pro 1894 bezw. über die zu diesen Vorlagen von den Verwaltungskörpern gestellten Anträge, dann über einen weiteren Antrag der letzteren, betreffend Beitrag zum Garantiefonds für die II. Bayerische Landes-Industrie- und Gewerbeausstellung zu Nürnberg im Jahre 1896 Beschlussfassung zu erfolgen hat und die statutenmässige Ersatzwahl für die austretenden Mitglieder des Direktoriums und Gesellschaftsausschusses vorzunehmen ist.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf:

Dienstag, den 30. Januar d. J. angesetzt, und zwar:

Vormittags von 8—12 Uhr im neuen Kassenzimmer zu Fürth,
Nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Hierbei wird darauf aufmerksam gemacht, dass die in Vorlage zu bringenden Vollmachten nicht nur unterschrieben, sondern auch gemäss Art. V der Statuten gesiegelt sein müssen und schliesslich noch mitgetheilt, dass der Zeitpunkt, von welchem ab die durch die Generalversammlung festzusetzende Dividende erhoben werden kann, wie üblich sofort nach derselben durch öffentliches Ausschreiben bekannt gegeben werden wird.

Nürnberg, am 12. Januar 1894. (153)
Das Direktorium.
Ley.

4. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 100 Stück Sicherheitskuppelungen soll vergeben werden.

Bedingungen sind durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ zu beziehen, Angebote bis zum 22. Januar d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 10. Januar 1894. (154)
Gr. Direktion.

Oldenburgische Staatsbahn. Die Lieferung der im Jahre 1894 im Bereiche der unterzeichneten Verwaltung erforderlichen Oberbaumaterialien als:

4 035 t Stahlschienen, Preussisches Normal - Staatsbahnprofil,
353,5 „ Laschen, Normal - Staatsbahnprofil,
306,75 „ Unterlagsplatten verschiedener Profile und
132 „ Bolzen, Nägel und dergl.

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Angebote sind bis zum 25. Januar 1894, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“

versehen, an uns einzusenden.

Die näheren Bedingungen können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von unserm Materialien - Rechnungsbüreau hierselbst bezogen werden.

Der Zuschlag wird spätestens am 15. Februar 1894 ertheilt und bleiben Bewerber bis dahin an ihre Angebote gebunden. (155B)

Oldenburg, den 6. Januar 1894.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Verkauf von 85 Rädersätzen und eines Postwagens mit Achsen und Rädern.

Die in der Centralwerkstätte in Zwolle lagernden 85 Rädersätze und ein Postwagen mit Achsen und Rädern sollen durch Submission vergeben werden.

Die Submissionszettel sind der 1. Abtheilung des centralen Dienstes der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen zu Utrecht bis zum 25. Januar 1894, Vormittags 12 Uhr, einzusenden. (156)

Der Ingenieur, Chef der Centralwerkstätte zu Zwolle, wird über diese Materialien Auskunft geben und können Verkaufsbedingungen auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Zu verkaufen zu mässigen Preisen:

a) gebrauchte Drehscheiben mit schmiedeeisernen Hauptträgern, ohne Belag, theilweise demontirt
  1 à 5 m Durchm. für 500 Ctr. Tragkr., ca. 95 Ctr. schwer, lagert in Station Monsheim,
  1 à 11 m Durchm. für 1 000 Ctr. Tragkr., ca. 220 Ctr. schwer, lagert Mainz Baumagazin;
b) gebrauchte Schiebebühnen, lagern Mainz Baumagazin,
  1 Planschiebebühne, 7,9 m lang, auf 3 m Breite mit Riffelblech abgedeckt, ca. 165 Ctr. schwer,
  2 Planschiebebühnen à 5,5 m lang, ohne durchgehende Abdeckung, je ca. 80 Ctr. schwer.

Näheres bei der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn zu Mainz. (157)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 6. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Januar 1894.

Inhalt:

Der Güterwagenpark der Preussischen Staatsbahnen und seine Leistungen in den Jahren 1880/81 bis 1891/92.

Seit mehreren Jahren tauchen im Herbst und Winter, bisweilen auch schon im Sommer die Klagen über den Wagenmangel beim Eisenbahnbetriebe auf. Es soll hier nicht untersucht werden, ob die Ursachen in der unzureichenden Zuführung der Wagen, in den ungenügenden Geleisanlagen der Kohlenreviere, in den Anlagen der Kohlengruben selbst, oder in unberechtigten Ansprüchen der Verlader zu suchen sind. Von anderer Seite wird jedoch die Schuld an dem Wagenmangel darin gesucht, dass der Wagenpark unzureichend sei. Es wird daher fortwährend auf eine Vermehrung des Wagenparks gedrungen und ist der Staatseisenbahn-Verwaltung wiederholt der Vorwurf gemacht worden, dass dieselbe nicht rechtzeitig für diese Vermehrung Sorge getragen habe. Um diese Frage klarzustellen, empfiehlt es sich, auf einen grösseren Zeitabschnitt einen Rückblick zu werfen und nicht in dem engen Zeitraum des einzelnen Falles, sowie beeinflusst von den Einwirkungen einer augenblicklichen Stimmung über die Sache abzuurtheilen. In der Tabelle I (S. 46/47) ist daher auf Grund der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands eine Zusammenstellung des Bestandes und der Leistungen des Güterwagenparks der Preussischen Staatsbahnen während der Jahre 1880/81 bis 1891/92 gemacht worden.

Was zunächst die bedeckten Güterwagen betrifft, so fällt die in den Jahren 1880/81 und 1883/84 infolge der Verstaatlichungen eingetretene Vermehrung der Achsen um 83,71 bezw. 20,45 % (Sp. 7) sofort in die Augen. In den späteren Jahren ist dieser Prozentsatz bedeutend herabgemindert, in den Jahren 1886/87 und 1888/89 ist sogar eine Verminderung des Bestandes an gedeckten Wagen, der Anzahl der Achsen nach, eingetreten. Es kann dies seinen Grund nur darin haben, dass ein grosser Theil des von den Privatbahnen übernommenen Wagenmaterials in den ersten Jahren nach der Verstaatlichung abgängig geworden ist und dass die Neubeschaffung hiermit nicht gleichen Schritt gehalten hat. Andererseits geht aus den Spalten 9 und 10 der Tabelle hervor, dass wenigstens die Tragfähigkeit der vorhandenen gedeckten Güterwagen keine Einbusse erlitten hat, selbst in den beiden genannten Jahren ist eine wenn auch nur geringe Vermehrung des Tonnengehalts der Wagen zu verzeichnen. Gleichzeitig ist aus Spalte 11 ersichtlich, dass die Tragfähigkeit auf eine Achse schon seit Jahren stetig gestiegen ist. Aus Spalte 8 der Zusammenstellung ergibt sich jedoch die Thatsache, dass das günstige Verhältniss, welches im Jahre 1880/81 bei den Preussischen Staatsbahnen zwischen der Betriebslänge und der Achsenzahl der gedeckten Wagen bestand (fast 50 Achsen auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr), beinahe fort-

während abgenommen hat und erst vom Jahre 1890/91 ab wieder im Steigen begriffen ist.

Bei den offenen Güterwagen ist die grösste Vermehrung der Achsenzahl (Sp. 15) ebenfalls in den Jahren 1880/81 und 1882/83 eingetreten, dann macht sich ebenso wie bei den gedeckten Wagen eine Abnahme bis zum Jahre 1886/87 bemerkbar, und seit dieser Zeit ist eine beträchtliche Zunahme zu verzeichnen. Letztere ist um so mehr in die Augen fallend, wenn man die Vermehrung der Tragfähigkeit (Sp. 18) in Betracht zieht. In den letzten Jahren ist der Tonnengehalt der offenen Wagen ganz bedeutend gestiegen, namentlich im Jahre 1890/91 ist eine Vermehrung um rund 131 000 t gegen das Vorjahr eingetreten, sodass dem Bedürfnisse auf Vermehrung des Wagenparks in reichlichem Maasse Rechnung getragen worden ist. Hiermit im Zusammenhange steht die bessere Ausnutzung der Wagen, indem aus Spalte 19 eine stetige Vermehrung der Tragfähigkeit für eine Achse ersichtlich ist. Was die Anzahl der vorhandenen offenen Güterwagen im Verhältniss zur Betriebslänge betrifft (Sp. 16), so betrug dieselbe im Jahre 1880/81 100 Achsen auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr, ist in den Jahren 1882 bis 1884 auf 121,67 bezw. 115,57 Achsen gestiegen und hat dann wieder abgenommen. Im allgemeinen ist jedoch gegen den Zustand vom Jahre 1880/81 durchweg eine Steigerung vorhanden.

Die Gepäckwagen sowie die Pferde- und Viehwagen kommen für den vorliegenden Zweck nicht in Betracht und sind nur der Vollständigkeit wegen in die Zusammenstellung aufgenommen worden.

Wenn man jetzt die Spalten 23 bis 27 betrachtet, in welchen der Bestand an sämmtlichen eigenen Gepäck- und Güterwagen zusammengestellt ist, so macht sich wiederum im Jahre 1886/87 die nur unbedeutende Vermehrung der Stückzahl bemerkbar, während von hier ab die Vermehrung in fortwährender Steigerung begriffen ist. Ebenso ist es mit der Vermehrung der Achsen.

Aus der Spalte 27 geht dann schliesslich hervor, dass im ganzen genommen die Anzahl der Achsen auf 10 km Betriebslänge in den Jahren 1882 bis 1883 zwar gestiegen, im übrigen jedoch gefallen ist und erst im Jahre 1890/91 wiederum der Zustand vor 11 Jahren überschritten wird

Was die Leistungen der eigenen Güterwagen (Tabelle II) betrifft, so ist die Anzahl der im ganzen geleisteten Wagen-Achskilometer (Sp. 30) in den aufgeführten 12 Jahren ziemlich gleichmässig gestiegen. Interessant hierbei ist, dass im Jahre 1880/81 noch die Preussischen Staatsbahnwagen auf fremden Betriebsstrecken mehr Achskilometer als auf den eigenen zurückgelegt haben. Nach Eintritt der Verstaatlichung ist dies Verhältniss in den nächsten Jahren natürlich ein anderes geworden. Die auf eine Achse geleisteten Achskilometer (Sp. 31) sind im Laufe der aufgeführten Jahre von 13 808 auf 17 632 gestiegen, ein Beweis dafür, in welchem Maasse der Wagenpark jetzt besser ausgenutzt wird. Wenn man die auf eigenen Betriebsstrecken von eigenen und von fremden Güterwagen im ganzen geleisteten Wagen-Achskilometer betrachtet (Sp. 32), so ist mit Ausnahme eines geringen Rückganges im Jahre 1885/86 fortwährend eine Steigerung eingetreten. Im ganzen sind die Leistungen seit dem Jahre 1880/81 fast um das Dreifache gestiegen. Hierbei ist auch das Verhältniss zwischen den leer und den beladen zurückgelegten Achskilometern ein günstigeres geworden (Sp. 35). Während im Jahre 1880/81 noch 36,80 % der Gesammtleistungen auf Leerfahrten entfielen, ist dieses Verhältniss bis auf 34.32 % gesunken. Auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge (Sp. 36) wurden im Jahre 1880/81 215 190 Achskm geleistet, während diese Zahl im Jahre 1889/90 auf 277 203 gestiegen ist. Es zeigt sich auch hierin, dass trotz der fortwährenden Vermehrung der Betriebslänge die Leistungen des Wagenparks im Laufe der Jahre wesentlich grössere geworden sind.

Bei den auf den eigenen Betriebsstrecken geleisteten Brutto- und Netto-Tonnenkilometern (Sp. 37 und 38) macht sich wiederum nur die Verminderung im Jahre 1885/86 bemerkbar, im übrigen ist durchweg eine Steigerung vorhanden. Die Zu-

Tabelle I. Zusammenstellung des Bestandes

Jahr	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
	Tab. 16			Tab. 16				Tab. 16			Tab. 16	Tab. 16			
	Sp. 3	Sp. 7	Sp. 8	Sp. 9	Sp. 13			Sp. 14	Sp. 51		Sp. 52	Sp. 15	Sp. 19		
	Eigene Gepäckwagen			Eigene Güterwagen bedeckte								Eigene offene (einschliess-			
	überhaupt	Anzahl der Achsen überhaupt	Anzahl der Achsen auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr	überhaupt	Anzahl der Achsen überhaupt	Vermehrung der Achsen gegen das Vorjahr überhaupt	Vermehrung der Achsen gegen das Vorjahr in Prozenten	Anzahl der Achsen auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr	Tragfähigkeit überhaupt	Tragfähigkeit Vermehrung gegen das Vorjahr	Tragfähigkeit auf eine Achse	überhaupt	Anzahl der Achsen überhaupt	Vermehrung der Achsen gegen das Vorjahr überhaupt	Vermehrung der Achsen gegen das Vorjahr in Prozenten
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück		Stück	t	t	t	Stück	Stück	Stück	
1880/81	1 880	4 647	4,11	28 059	56 975	26 506	83,71	49,27	269 244	124 958	4,73	56 943	115 638	63 971	123,83
1881/82	1 916	4 714	4,07	28 449	57 735	760	1,33	48,99	272 993	3 749	4,73	58 185	118 293	2 655	2,29
1882/83	2 435	5 886	3,92	33 795	68 445	10 710	18,55	47,12	322 080	49 087	4,71	86 714	176 709	58 416	49,38
1883/84	3 025	7 190	3,92	40 734	82 445	14 000	20,45	43,91	387 220	65 140	4,70	106 331	216 970	40 261	22,78
1884/85	3 394	8 120	3,99	45 269	91 874	9 429	11,44	44,26	431 772	44 552	4,70	112 271	229 203	12 233	5,64
1885/86	3 476	8 267	3,98	45 550	92 424	550	0,60	43,63	436 362	4 590	4,72	114 240	233 134	3 931	1,71
1886/87	3 554	8 406	3.96	45 417	92 141	— 283	— 0,31	42,51	437 116	754	4,74	114 887	234 395	1 261	0,54
1887/88	3 655	8 591	3,88	46 588	94 456	2 315	2,51	41,77	448 843	11 727	4,75	117 124	238 947	4 552	1,94
1888/89	3 791	8 842	3,89 *)	46 563	94 364	— 92	— 0,09	40,74	450 176	1 333	4,77	122 654	250 084	11 137	4,66
1889/90	3 957	9 182	3,92	47 879	96 952	2 558	2,73	40,64	463 995	13 819	4,79	129 974	264 746	14 662	5,86
1890/91	4 227	9 761	4,01	50 904	102 947	5 995	6,18	41,48	497 125	33 130	4,83	137 112	279 200	14 454	5,46
1891/92	4 406	10 163	4,13	52 491	106 064	3 117	3,03	42,33	542 427	45 302	5,11	143 905	292 901	13 701	4,91

*) Die Statistik gibt hier irrthümlich 2,89 an.

nahme der geleisteten Tonnenkilometer in den 12 Jahren beträgt ebenfalls nahezu das Dreifache. Das Verhältniss von Netto zu Brutto (Sp. 39) ist im Laufe der Jahre nicht wesentlich verschieden gewesen, es bewegt sich in den Grenzen zwischen 43.18 und 44,32 %.

Die durchschnittliche Nettolast für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte Achse (Sp. 40 bis 43) betrug im beladenen Zustande überhaupt 3,49 bis 3,80 t und in Prozenten der Tragfähigkeit 72,56 bis 76,37 %, ferner im beladenen und leeren Zustande überhaupt 2,23 bis 2,49 t und in Prozenten der Tragfähigkeit 45,98 bis 49,29 %.

Bei der Güterbeförderung im ganzen (Tabelle III) ist hinsichtlich der beförderten Tonne (Sp. 44) zu berücksichtigen, dass auf den Preussischen Staatsbahnen früher die gefahrenen Tonnen für jeden Direktionsbezirk besonders gezählt wurden, eine durch mehrere Direktionsbezirke beförderte Tonne erschien daher auch mehrmals in der Statistik. Seit dem Jahre 1885/86 werden die auf den Preussischen Staatsbahnen beförderten Tonnen nur einmal gezählt. Es erklärt sich hierdurch der auffallende Rückgang von rund 54 Millionen im Jahre 1885/86. Seit dieser Zeit ist eine stetig wachsende beträchtliche Steigerung eingetreten. Bei den geleisteten Tonnenkilometern (Sp. 45) ist zwar im Jahre 1885/86 auch eine Abnahme zu verzeichnen, dann zeigt sich jedoch eine Steigerung, bis wiederum im Jahre 1890/91 ein Rückschlag eintritt. In den aufgeführten 12 Jahren ist jedoch die Leistung um mehr als das Dreifache gestiegen. Die Anzahl der auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge geleisteten Tonnenkilometer (Sp. 47) zeigt einen mehrfachen Wechsel. Zunächst ist bis zum Jahre 1882/83 eine Steigerung eingetreten, welche jedoch in den nächsten 3 Jahren wieder wesentlich abnimmt, um vom Jahre 1886/87 von neuem zu steigen. Einen beträchtlichen Rückgang zeigt dann wiederum das Jahr 1890/91, welcher im nächsten Jahre beinahe ausgeglichen wird.

Bei der Spalte 49, welche angibt, wieviel Kilometer jede Tonne durchschnittlich befördert worden ist, ist bis zum Jahre 1884/85 der vorerwähnte Umstand hinsichtlich der Zählung der beförderten Tonnen ebenfalls zu berücksichtigen. Seit dem Jahre 1885/86 hat die Anzahl der Kilometer fast regelmässig abgenommen.

Es mögen jetzt die aus der Güterbeförderung erzielten Einnahmen (Sp. 50), als der beste Beweis für die Leistungen des Wagenparks, in den Kreis der Betrachtung gezogen werden. Zunächst macht sich in den Jahren 1882 bis 1884 die ganz bedeutende Zunahme der Einnahmen infolge der Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes durch die Verstaatlichung bemerkbar. Bemerkenswerth ist dann das Jahr 1885/86, in welchem ein Ausfall von 9 Millionen Mark gegen das Vorjahr zu verzeichnen ist. Seitdem hat eine wesentliche Steigerung der Einnahmen, wiederholt bis zu 43 Millionen Mark gegen das Vorjahr, stattgefunden. Im Jahre 1890/91 ist diese Zunahme allerdings bis auf 6,5 Millionen Mark gesunken, jedoch zeigt das Jahr 1891/92 wieder eine Besserung. Die Einnahmen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge (Sp. 52) zeigen bis zum Jahre 1889/90 eine Steigerung bis zu rund 25 000 ℳ und nur in den beiden letzten Jahren eine geringe Abnahme. Wie jedoch aus Spalte 53 hervorgeht, machen sich hier sehr bedeutende Schwankungen im Vergleich gegen die Vorjahre bemerkbar. Bei den Einnahmen auf 1 t (Sp. 54) ist im Jahre 1885/86, in welchem der bedeutendste Ausfall der Einnahmen stattgefunden hat, die Einnahme mit 4,82 ℳ die grösste gewesen, und ist diese Einnahme bis zum Jahre 1891/92 auf 4,18 ℳ gefallen. Die Einnahme auf 1 tkm (Sp. 55) ist in den aufgeführten 12 Jahren von 4,20 ₰ ziemlich gleichmässig bis auf 3,64 ₰ hinuntergegangen. Umgekehrt ist die Einnahme auf 1 Güterwagenachse (Sp. 56) in demselben Zeitraum im allgemeinen gestiegen. Die Spalten 57 und 58 geben an, wieviel 1 000 Achskm der Güterwagen durchschnittlich eingebracht haben. Im beladenen Zustande der Wagen ist die Einnahme zunächst von 144 ℳ auf 159 ℳ gestiegen und bis auf 136 ℳ gefallen; im Durchschnitt bei allen Fahrten hat die Einnahme mit einigen Schwankungen etwa 90 ℳ betragen.

an eigenen Gepäck- und Güterwagen.

16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	
Tab. 16			Tab. 16	Tab. 16			Tab. 16		Tab. 16		Tab. 16	
Sp. 20	Sp. 53		Sp. 54	Sp. 21	Sp. 25	Sp. 26	Sp. 30		Sp. 31		Sp. 32	
Güterwagen lich Arbeitswagen)				Pferde- und Viehwagen			Im Ganzen eigene Gepäck- und Güterwagen					
Anzahl der Achsen auf 10 km Betriebslänge für den Güterverkehr	Tragfähigkeit			überhaupt	Anzahl der Achsen		Wagen		Achsen			Jahr
	überhaupt	Vermehrung gegen das Vorjahr	auf eine Achse		überhaupt	auf 10 km Betriebslänge	überhaupt	Vermehrung gegen das Vorjahr	überhaupt	Vermehrung gegen das Vorjahr	auf 10 km Betriebslänge	
Stück	t	t	t	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	
100,00	570 367	313 017	4,93	3 728	7 489	6,48	90 610	47 565	184 749	96 905	159,76	1880/81
100,37	574 082	3 715	4,85	3 861	7 751	6,58	92 411	1 801	188 493	3 744	159,93	1881/82
121,67	859 131	285 049	4,86	4 292	8 610	5,93	127 236	34 285	259 650	71 157	178,77	1882/83
115,57	1 067 882	208 751	4,92	4 808	9 654	5,14	154 898	27 662	316 259	56 609	168,45	1883/84
110,41	1 131 226	63 344	4,94	5 181	10 412	5,02	166 115	11 217	339 609	23 350	163,60	1884/85
110,05	1 153 788	22 562	4,95	5 352	10 754	5,08	168 618	2 503	344 579	4 970	162,66	1885/86
108,14	1 161 696	7 908	4,96	5 356	10 760	4,96	169 214	596	345 702	1 123	159,50	1886/87
105,66	1 188 617	26 921	4,97	5 376	10 797	4,77	172 743	3 529	352 791	7 089	156,00	1887/88
107,98	1 245 375	56 758	4,98	5 211	10 463	4,52	178 219	5 476	363 753	10 962	157,06	1888/89
110,97	1 319 658	74 283	4,98	4 876	9 790	4,10	186 686	8 467	380 670	16 917	159,57	1889/90
112,51	1 450 727	131 069	5,20	4 636	9 308	3,75	196 879	10 193	401 216	20 546	161,68	1890/91
116,61	1 575 907	125 180	5,38	4 674	9 386	3,74	205 476	8 597	418 514	17 298	166,62	1891/92

Tabelle II. Leistungen der Güterwagen,

Jahr	28.	29.	30.	31.	32.	33.
	Tab. 18				Tab. 18	
	Sp. 11	Sp. 25	Sp. 31	Sp. 32	Sp. 13	Sp. 14
	Von eigenen Güterwagen geleistete Wagen-Achskilometer				Auf den eigenen Betriebs-Achskilometer	
						davon
	auf eigenen Betriebsstrecken	auf fremden Betriebsstrecken	in ganzen	auf eine Achse	von eigenen und fremden Güterwagen im ganzen	beladen
1880/81	1 253 507 796	1 257 025 021	2 510 532 817	13 868	2 468 835 090	1 560 266 427
1881/82	1 871 312 836	852 081 777	2 723 394 613	14 887	2 721 912 041	1 744 577 080
1882/83	2 724 224 966	1 072 519 739	3 796 744 705	15 285	3 633 734 682	2 363 839 126
1883/84	3 385 911 566	1 553 107 062	4 939 018 628	15 933	4 722 332 293	3 029 108 806
1884/85	4 022 923 103	1 130 601 575	5 153 524 678	15 520	5 092 044 477	3 265 146 898
1885/86	4 281 611 180	863 673 445	5 145 284 625	15 311	5 021 619 474	3 220 924 927
1886/87	4 482 573 099	883 080 116	5 365 653 215	15 810	5 245 384 661	3 367 600 255
1887/88	4 806 184 975	915 175 618	5 721 360 593	16 590	5 597 468 234	3 616 521 796
1888/89	5 213 193 311	955 677 575	6 168 870 886	17 412	6 072 333 349	3 914 591 004
1889/90	5 574 094 169	989 320 242	6 563 414 411	17 632	6 523 311 158	4 249 439 058
1890/91	5 710 314 407	1 056 380 230	6 766 694 637	17 217	6 651 590 960	4 362 656 701
1891/92	5 763 015 206	1 060 056 237	6 823 071 443	16 659	6 735 427 865	4 423 752 577

Tabelle III. Güterbeförderung im Ganzen. Einnahme.

Jahr	44.	45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.
	Tab. 23			Tab. 23		Tab. 23	Tab. 23	
	Sp. 175	Sp. 176		Sp. 177		Sp. 178	Sp. 162	
	Güterbeförderung im ganzen						Güterbeförderung	
		Tonnenkilometer					Einnahmen	
	Tonnen	überhaupt	Steigerung bezw. Verminderung gegen das Vorjahr	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	Steigerung bezw. Verminderung gegen das Vorjahr	jede Tonne ist durchschnittlich befördert	überhaupt	Steigerung bezw. Verminderung gegen das Vorjahr
						km	M.	M.
1880/81	68 340 154	5 521 244 213	—	481 247	—	80,79	224 199 887	—
1881/82	72 923 412	6 096 095 410	+ 574 851 197	519 815	+ 38 568	83,60	236 242 651	+ 12 042 764
1882/83	109 362 477	8 529 654 062	+ 2 433 558 652	592 923	+ 73 108	77,99	328 479 935	+ 92 237 284
1883/84	143 853 709	11 186 648 992	+ 2 656 994 930	603 847	+ 10 924	77,76	419 715 119	+ 91 235 184
1884/85	151 654 098	12 074 108 481	+ 887 459 489	587 791	— 16 056	79,62	448 995 988	+ 29 280 869
1885/86	97 601 283	11 922 010 639	— 152 097 842	567 939	— 19 852	122,15	439 906 598	— 9 089 390
1886/87	104 011 642	12 445 040 600	+ 523 029 961	579 654	+ 11 715	119,65	459 825 493	+ 19 918 895
1887/88	113 384 609	13 430 497 761	+ 985 457 161	602 596	+ 22 942	118,45	502 946 653	+ 43 121 160
1888/89	127 431 650	14 678 101 589	+ 1 247 603 828	641 624	+ 39 028	115,18	544 520 311	+ 41 573 658
1889/90	136 169 651	15 855 996 404	+ 1 177 894 815	673 787	+ 32 163	116,44	587 782 718	+ 43 262 407
1890/91	138 244 585	16 140 188 157	+ 284 191 753	656 020	— 17 767	116,75	594 366 897	+ 6 584 179
1891/92	146 438 399	16 801 111 398	+ 660 923 241	672 982	+ 16 962	114,73	611 803 526	+ 17 436 629

Am Schlusse der Tabelle III ist eine Zusammenstellung der Betriebslänge für den Güterverkehr (Sp. 59) beigefügt, um die fortwährende Zunahme derselben im Laufe der Jahre ersichtlich zu machen. Dieser Betriebslänge ist die Eigenthumslänge gegenübergestellt — die geringen Abweichungen dürften hier nicht in Frage kommen —, um noch in kurzem auf das Verhältniss zwischen den Hauptbahnen und den Bahnen untergeordneter Bedeutung einzugehen.

Es ist dies ein Punkt, welchem bisher noch viel zu wenig Rechnung getragen ist, und doch ist derselbe für die Leistungen des Wagenparks der Preussischen Staatsbahnen von tief einschneidender Bedeutung. Im Jahre 1880/81 betrugen die Nebenbahnen nur 11,36 % der Hauptbahnen und im Jahre 1891/92 ist diese Zahl bereits zu 26,28 % angewachsen. Hierdurch ist der Verkehr auf den Bahnen hinsichtlich des Wagenumlaufes ein bedeutend anderer geworden. Wenn auch mit dem Bau der Nebenbahnen eine entsprechende Vermehrung des Wagenparks stattgefunden hat, so ist doch vielleicht nicht hinreichend darauf gerücksichtigt, dass nicht allein die vermehrte Betriebslänge hierbei in Frage kommt, sondern dass ein mit dem Betriebe auf den Nebenbahnen zusammenhängender Faktor, die Zeit, wesentlich mitspricht.

Achskilometer und Tonnenkilometer.

34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	
Tab. 18		Tab. 18	Tab. 18			Tab. 18				
Sp. 15		Sp. 16	Sp. 44	Sp. 37		Sp. 49	Sp. 50	Sp. 51	Sp. 52	
strecken sind Wagen- geleistet			Auf den eigenen Betriebsstrecken sind Tonnenkilometer geleistet			Bei den Güterwagen beträgt für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte Achse die durchschnittliche Nettolast				Jahr
davon						beladen		beladen und leer		
leer	leer von Gesammtleistung	auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	Brutto der Güterwagen	Netto Güter aller Art	Netto von Brutto	überhaupt	Tragfähigkeit	überhaupt	Tragfähigkeit	
	%				%	t	%	t	%	
908 568 663	36,80	215 190	12 669 325 640	5 511 600 416	43,51	3,53	72,78	2,23	45,98	1880/81
974 334 961	35,80	232 098	14 086 776 830	6 082 880 796	43,18	3,49	72,56	2,23	46,36	1881/82
1 269 895 556	34,95	252 592	19 363 189 090	8 511 637 794	43,96	3,60	74,84	2,34	48,65	1882/83
1 693 223 487	35,86	254 909	25 210 185 912	11 174 230 843	44,32	3,69	76,08	2,37	48,87	1883/84
1 826 897 579	35,88	247 891	27 303 851 093	12 060 786 034	44,17	3,69	75,93	2,37	48,77	1884/85
1 800 694 547	35,86	239 219	27 047 410 416	11 913 940 719	44,05	3,70	75,98	2,37	48,67	1885/86
1 877 784 406	35,80	244 315	28 289 491 362	12 437 374 983	43,96	3,69	75,46	2,37	48,47	1886/87
1 980 946 438	35,39	251 146	30 393 086 926	13 424 050 057	44,17	3,71	75,71	2,40	48,98	1887/88
2 157 742 345	35,53	265 440	33 373 151 780	14 670 365 065	43,96	3,75	76,37	2,42	49,29	1888/89
2 273 872 100	34,86	277 203	36 134 691 649	15 847 193 948	43,96	3,73	75,66	2,43	49,29	1889/90
2 288 934 259	34,41	270 355	37 016 586 016	16 130 590 402	43,58	3,70	72,69	2,43	47,74	1890/91
2 311 675 288	34,32	269 793	38 211 681 453	16 793 020 842	43,94	3,80	71,70	2,49	46,98	1891/92

Betriebslängen. Hauptbahnen und Nebenbahnen.

52.	53.	54.	55.	56.	57.	58.	59.	60.	61.	62.	63.	
Tab. 23		Tab. 23					Tab. 3		Tab. 1			
Sp. 163		Sp. 164	Sp. 165	Sp. 166	Sp. 181	Sp. 182	Sp. 19		Sp. 2	Sp. 3		
gegen Frachtberechnung					1 000 Achskm der Güterwagen haben durchschnittlich eingebracht		Betriebslänge für den Güterverkehr	Eigenthumslänge				Jahr
Einnahmen								im ganzen	darunter			
auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge	gegen das Vorjahr	auf 1 t	auf 1 tkm	auf 1 Güterwagenachse	im beladenen Zustande	im Durchschnitt bei allen Fahrten			Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	Spalte 62 in Prozenten der Spalte 60	
M.	M.	M.	₰	M.	M.	M.	km	km	km	km		
19 542	—	3,44	4,20	1 238	144	91	11 563,88	11 505,66	10 197,77	1 307,89	11,36	1880/81
20 144	+ 602	3,39	4,06	1 291	135	87	11 785,99	11 806,43	10 339,05	1 467,38	12,43	1881/82
22 834	+ 2 690	3,13	4,00	1 322	159	90	14 524,14	14 534,61	12 558,97	1 975,64	13,59	1882/83
22 656	— 178	3,06	3,90	1 354	139	89	18 767,70	18 824,50	16 086,45	2 738,05	14,55	1883/84
21 858	— 798	3,09	3,86	1 352	138	88	20 754,38	20 793,14	17 569,17	3 223,97	15,55	1884/85
20 956	— 902	4,82	3,84	1 309	137	88	21 183,60	21 224,14	17 682,90	3 541,24	16,68	1885/86
21 417	+ 461	4,71	3,84	1 355	137	88	21 674,72	21 745,43	17 795,28	3 950,15	18,16	1886/87
22 566	+ 1 149	4,44	3,75	1 458	139	90	22 614,59	22 690,20	18 025,69	4 664,51	20,55	1887/88
23 803	+ 1 237	4,27	3,71	1 537	139	90	23 160,84	23 246,39	18 024,37	5 222,02	22,46	1888/89
24 977	+ 1 174	4,32	3,71	1 579	138	90	23 856,65	23 924,77	18 030,23	5 894,54	24,63	1889/90
24 158	— 819	4,30	3,68	1 512	136	89	24 815,78	24 903,44	18 586,35	6 317,09	25,37	1890/91
24 506	+ 348	4,18	3,64	1 494	138	91	25 117,78	25 206,26	18 581,94	6 624,32	26,28	1891/92

Auf den Hauptbahnen werden die Frachten mit verhältnissmässiger Beschleunigung befördert, während dieselben auf den Nebenbahnen mehrere Tage unterwegs sind, um kürzere Wege zurückzulegen. Mit dem Rückwege der beladenen und leeren Wagen ist es dasselbe der Fall, und während dieser ganzen Zeit werden die Wagen dem Verkehr auf den Hauptbahnen entzogen. Da eine Beschleunigung hierbei nicht möglich ist, so müsste bei der Vermehrung des Wagenparks darauf Rücksicht genommen werden, oder es müssten hinsichtlich des Ueberganges der Wagen von den Hauptbahnen auf die Nebenbahnen einschränkende Bestimmungen getroffen werden, wobei allerdings die Nachtheile des Umladens unvermeidlich sein würden.

Vielleicht schaffen die jetzt in Aussicht genommenen Kleinbahnen hier eine bedeutende Abhilfe, indem durch dieselben eine beschleunigte Entladung der Wagen auf den Uebergangsstationen und hierdurch eine Beschleunigung des Wagenumlaufes herbeigeführt werden wird.

Wenn oben gesagt wurde, dass die Frachten auf den Hauptbahnen mit verhältnissmässiger Beschleunigung befördert würden, so soll damit angedeutet werden, dass auch auf den Hauptbahnen die Frachten noch viel zu lange unterwegs

sind. Wenn beispielsweise gegenwärtig der schnellste Kohlenzug zwischen Oberschlesien und Berlin 28 Stunden 40 Minuten unterwegs ist und von dieser Zeit 9 Stunden 31 Minuten (also 33,20 %) auf den Aufenthalt auf den Stationen entfallen, wenn bei anderen direkten Güterzügen auf derselben Strecke dieser Aufenthalt sogar bis zu rund 45 % der Fahrtdauer steigt, wenn ähnliche Verhältnisse auch bei den Leerzügen nach dem Kohlenrevier vorliegen, wobei allerdings die Fahrzeiten selbst kürzere sind, so muss man unwillkürlich fragen, ob hierin nicht eine Aenderung möglich sein sollte. In unserer Zeit drängt alles auf eine Vermehrung der Schnelligkeit der Personenzüge, und in mancher Hinsicht hat dies auch eine gewisse Berechtigung, wenigstens ziemt es uns, im Wettstreit der Nationen hierin nicht zurückzustehen. Viel wichtiger und vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus von viel grösserem Werthe dürfte es sein, auch der Beschleunigung des Güterzugverkehrs näher zu treten. Es würde dies ohne Zweifel auch auf die Beschleunigung des Wagenumlaufes und auf die Ausnutzung des Wagenparks der Eisenbahnen von wesentlichem Einflusse sein.

G. Dezember 1893. —y—

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die schmalspurigen Strecken Dobrina-Husi (5,447 km) der Rumänischen Eisenbahnen und Taubenheim-Dürrhennersdorf (12,03 km) der Sächsischen Staatseisenbahnen sowie die normalspurigen Strecken Focsani-Odobesci (10,775 km) und Turnu Măgurele Stadt-Turnu Măgurele Hafen (5,480 km) der Rumänischen Eisenbahnen sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement. Zu dem vorbezeichneten Uebereinkommen ist seitens der geschäftsführenden Verwaltung der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen usw. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die vorbezeichneten Tarifbestimmungen (Sonderabdruck der Seiten 39—54 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) neu herausgegeben worden, durch welche der im Monat Dezember 1892 ausgegebene Abdruck aufgehoben wird.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 54 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bestimmungen über die Verladung von geschnittenem oder behauenem Holze (Holz mit regelmässigen Lagerflächen) (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 72 vom 10. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche bisher Sonderabdrücke der Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen bezogen haben, Begleitschreiben zu den Sonderabdrücken der „Tarifbestimmungen über die Beförderung von Sonderzügen usw.“ (abgesandt am 19. d. Mts.).

Nr. 98 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle wegen Beschädigung einer Wagendecke (abgesandt am 18. d. Mts.).

Nr. 100 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebernahme der Haftung für auf die Eperjes-Bártfaer Lokalbahn übergehende Wagen seitens der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 109 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Sonderausschusses zur Vorberathung des Antrages, betreffend die Behandlung von Kesselwagen und Schüttwagen im gesammten Vereinsgebiete, Begleitschreiben zum Protokoll der am 4./5. Dezember 1893 abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 4139 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Lokalbahnaktion in den Landtagen.

Der K. K. Handelsminister hat an die Landesausschüsse von Niederösterreich, Oberösterreich, Mähren, Schlesien, Tirol und Bukowina einen Erlass zu dem Zwecke gerichtet, dass die genannten Länder nach dem Vorbilde des Steiermärkischen Landesgesetzes die geeigneten Schritte zur Förderung des Lokalbahnwesens einleiten mögen. Dieser Erlass ist von solcher Wichtigkeit, dass wir denselben dem vollen Wortlaute nach wiedergeben:

Das lebhafte Bedürfniss nach einer rationellen Ausgestaltung und Vervollkommnung der bestehenden Verkehrseinrichtungen im Sinne der hochgespannten wirthschaftlichen Anforderungen der Gegenwart hat in Steiermark zur Schaffung des die Förderung des Lokalbahnwesens in diesem Lande bezweckenden Landesgesetzes und zur Aufnahme eines Landes-Eisenbahnanlehens geführt. Dank diesen Maassnahmen sind in dem genannten Lande während des verhältnissmässig kurzen Zeitraumes von kaum 4 Jahren eine Reihe nützlicher und nothwendiger Bahnen niederer Ordnung, deren Ausführung seitens der Interessenten vorher vergeblich angestrebt worden war, zum Wohle der berührten Landestheile ins Leben gerufen oder derart erweitert worden, dass die betriebsfähige Fertigstellung, bezw. die Sicherstellung des Baues derselben in naher Zeit zu gewärtigen ist. Dieser die ursprünglichen Erwartungen übertreffende Erfolg der vom Lande Steiermark inaugurirten Aktion, welche späterhin in Böhmen und Galizien Nachahmung gefunden hat, ist darauf zurückzuführen, dass durch die geschaffene Organisation an Stelle der bis dahin üblichen fallweisen Bewilligung von zumeist unzulänglichen Landessubventionen der Grundsatz eingeführt wurde, dass Lokalbahnprojekte seitens des Landes in grösserem Umfange und in allen Fällen unterstützt werden sollen, in welchen die Nothwendigkeit der betreffenden Bahnen vom Standpunkte des allgemeinen Landesinteresses ausser Zweifel steht, andererseits jedoch die Unmöglichkeit dargethan erscheint, dass die Interessenten die erforderlichen Geldmittel aus Eigenem aufbringen. Hiermit wurde die wichtigste Voraussetzung geschaffen, um ein bestimmtes Programm für die planmässige Ausgestaltung des Lokalbahnwesens in Steiermark unter Berücksichtigung der von den Interessenten vorzubringenden Wünsche und Anregungen aufzustellen. Andererseits wurde aber durch die geschaffene Organisation auch die Möglichkeit geboten, bezüglich solcher Lokalbahnprojekte, welche an und für sich oder vermöge einer bestehenden Erträgnissgarantie eine ausreichende Rentabilität versprachen, demnach zu ihrer Realisirung einer finanziellen Beihilfe des Landes nicht bedürften, die Bauausführung und die Geldbeschaffung derart zu erleichtern, dass die erfahrungsgemäss mit der Herstellung der Lokalbahnen im Wege der Privatunternehmung in der Regel verbundenen Nachtheile, insbesondere die in solchen Fällen kaum hintangehaltene ungebührliche Erhöhung des Anlagekapitals durch nicht gerechtfertigte Baugewinnste und übermässige Geldbeschaffungskosten, vermieden wurden. Auch ermöglichte die Intervention des Landes bei der Bauausführung und Finanzirung, dass manche Bahnprojekte ohne reelle Belastung der Landesfinanzen zur Ausführung gelangen konnten, deren Realisirung anderenfalls entweder gar nicht oder doch nur mit erheblichen Opfern des Landes zu bewerkstelligen gewesen wäre. Auf Grund dieser von mir gewonnenen Erfahrungen, sowie im Hinblick auf den durch zahlreiche Kundgebungen aus Interessentenkreisen bestätigten Umstand, dass auch dortlands das Bedürfniss nach Vervollständigung des bestehenden Eisenbahnnetzes durch Bahnlinien niederer Ordnung immer schärfer hervortritt, würde ich es mit inniger Befriedigung begrüssen, wenn der löbliche Landesausschuss sich bestimmt fände, der Frage der gesetzlichen Organisation des Lokalbahnwesens im Lande unter ähnlichen Modalitäten, wie solche zufolge der geltenden Landesgesetze in Steiermark, Böhmen und Galizien zur Anwendung gelangen, näherzutreten. Indem ich mich gerne bereit erkläre, gegebenenfalls bei der Ausarbeitung der im Gegenstande vorzubereitenden Gesetzesvorlagen für die Landesvertretung die hieramtliche Mitwirkung eintreten zu lassen und dem löblichen Landesausschusse über dessen Wunsch im Eisenbahnbau und Betrieb geschulte Organe aus dem Personalstande der mir unterstehenden Dienstzweige zur Verfügung zu stellen, erübrigt mir nur noch, die Aufmerksamkeit des Landesausschusses auf den Umstand zu lenken, dass ich eine ausgedehnte Betheiligung der Länder an der Kapitalsbeschaffung für in erster Linie im Landesinteresse gelegene Lokalbahnprojekte und eine zweckentsprechende Organisation des Lokalbahnwesens in den einzelnen Ländern als die unerlässliche Voraussetzung für die von dem löblichen Landesausschusse und den Interessenten angestrebte finanzielle Beihilfe des Staates zu dem Ausbau des Lokalbahnnetzes im Lande ansehen muss. Ueber die im Gegenstande gefassten

Beschlüsse sehe ich der baldigen Mittheilung des löblichen Landesausschusses mit besonderem Interesse entgegen.

Eine ähnliche Aufforderung an die Kronländer von Salzburg, Kärnten, Krain, Görz, Gradisca, Triest, Istrien und Vorarlberg ist vorläufig deshalb nicht erlassen worden, weil in diesen Gebieten nur finanzielle Unterstützung einzelner bestimmter Bahnprojekte aus Landesmitteln in Betracht kommen kann, sonach eine allgemeine Organisation des Lokalbahnwesens voraussichtlich keine praktische Bedeutung erlangen würde.

Zur Enquete über das Betriebsreglement.

Die Direktorenkonferenz hatte das Ansuchen um Zusendung des Fragebogens für die Enquete über die Beschwerden gegen das Betriebsreglement an das K. K. Handelsministerium gestellt. Dasselbe hat hierüber bekannt gegeben, dass die den Eisenbahnverwaltungen mit den früheren Erlässen mitgetheilten 52 Beschwerdepunkte, insofern dieselben nicht bereits vollkommen erledigt sind, die Grundlage der abzuhaltenden Vernehmung bilden werden. Für den Fall, dass dabei noch weitere Anträge zur Erörterung gestellt werden sollten, werden diese letzteren womöglich noch vor Beginn der Enquete zur Kenntniss der Eisenbahnverwaltungen gebracht werden.

Tarifermässigung für Heu und Stroh nach den Böhmischen Nothstandsgebieten.

Das K. K. Handelsministerium hat den Verwaltungen der Privatbahnen einen an die Generaldirektion der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen diesfalls gerichteten Erlass in Abschrift zur thunlichsten Berücksichtigung übermittelt. In diesem Erlasse wird unter Hinweis auf die vom Abgeordnetenhause in dieser Angelegenheit beschlossene Resolution die Generaldirektion aufgefordert, auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen bei Sendungen von Heu und Stroh in ganzen Wagenladungen nach den vom Nothstande bedrohten Gebieten Böhmens für die 200 km übersteigende Verfrachtungsdistanz den Einheitssatz von 8 kr. für den Wagen und 1 km zur Einführung zu bringen.

Bezahlung der Zollgelder durch den Absender.

Infolge der Anfrage einer Speditionsfirma, ob der Aufgeber oder dessen im Frachtbrief genannter Bevollmächtigter im Sinne des Art. 10 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr die Zollgelder zu bezahlen berechtigt ist, ohne sich hierbei der von der Eisenbahn zu diesem Zwecke bestellten Organe bedienen zu müssen, hat sich das K. K. Handelsministerium um so mehr zustimmend geäussert, als das von derselben Firma um ein Gutachten angegangene Centralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern sich ebenfalls dafür ausgesprochen hatte. Das genannte Ministerium hat nun den Bahnverwaltungen die Erwägung empfohlen, ob in den gemeinsamen Tariftheil I für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen und weiterhin auch in die ausländischen Verbandstarife eine Bestimmung aufzunehmen wäre, wonach es dem Absender freigestellt bliebe, die Zollgelder auch unmittelbar an das abfertigende Zollamt zu bezahlen, sofern damit eine Befassung mit dem Gute selbst nicht verbunden ist, zumal auch der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband in seiner 17. Hauptversammlung beschlossen hat, eine analoge Bestimmung in seinen Abfertigungsvorschriften durchzuführen (siehe Nr. 90 S. 852 d. Ztg.). Dem Handelsministerium erscheint die Gestattung der unmittelbaren Zahlung des Zolles durch den Absender oder seinen Bevollmächtigten um so empfehlenswerther, als dadurch den Wünschen der Handelswelt entsprochen würde. Der Ungarische Handelsminister wurde gleichzeitig ersucht, die ihm unterstehenden Bahnverwaltungen zur Theilnahme an der Berathung dieses Gegenstandes in der gemeinsamen Direktorenkonferenz zu ermächtigen.

Einführung einer Pensions- oder Provisionsversicherung für das definitiv angestellte Bahnpersonal der Oesterreichischen Lokalbahnen.

An den Verband dieser Bahnen hat die K. K. Generalinspektion die Aufforderung gerichtet, für die Altersversorgung des definitiven Personals Sorge zu tragen da deren Mangel den häufigen Wechsel dieses Personals, sowie die Verhinderung eines genügenden verlässlichen Nachwuchses verursacht und für die Sicherheit des Betriebs von Einfluss ist. Das K. K. Handelsministerium hatte schon Ende 1891 die Erwartung ausgesprochen, dass „die Vereinigung der Lokalbahnen zu einem korporativen Verbande in weiterer Folge das Mittel bieten würde, um namentlich auch für eine Alters- und Invaliditätsversorgung der Bediensteten bei jenen Lokalbahnen, wo solche Einrichtungen noch nicht bestehen, im Wege einer geeigneten Kollektivinstitution sicher zu stellen"; es ist daher dringend geboten, über die baldmögliche Einführung der Pensions- oder Provisionsversicherung Beschluss zu fassen.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert:

a) einem Königlich Bayerischen Baurathe in München für einen die Donau mit der Oder verbindenden Schifffahrtskanal;

b) der Firma Stern & Hafferl in Wien für eine schmalspurige Lokalbahn von der Haltestelle Zinkenbach, eventuell von der Station St. Wolfgang der Lokalbahnlinie Ischl-Salzburg der Salzkammergut-Lokalbahn zur Station St. Wolfgang der Zahnradbahn auf den Schafberg auf die Dauer eines Jahres;

c) dem Grafen Leon Pininski, Reichsrathsabgeordneten, für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Borki wielkie der Staatsbahnlinie Krasne-Podwoloczyska nach Grzymalow auf die Dauer von weiteren 6 Monaten und

d) den Brüdern Kajetan und Richard Pizzighelli in Wien für eine normal- eventuell schmalspurige Lokalbahn von der Station Ustrzyky dolne der K. K. Staatsbahnlinie Chyrow-Neu-Zagorz nach Ustrzyki gorne mit einer Abzweigung nach Boberka auf weitere 6 Monate.

Das Projekt der Bregenzer Waldbahn.

Die Bauherstellungskosten dieser Bahn wurden mit 1 760 000 fl. veranschlagt. Von Seite des Handelsministeriums wurde die Zusicherung, dass sich der Staat direkt an dem Unternehmen betheilige oder eventuell eine entsprechende Garantie bis zu $^3/_4$ der Gesammtkosten gewähre, gegeben, wenn durch das Land Vorarlberg und die interessirten Gemeinden des Vorder- und Hinterwaldes und die Stadt Bregenz mit Rieden mindestens $^1/_4$ des erforderlichen Baukapitals, d. i. 440 000 fl., gesichert erscheine. Diese Bedingung ist nun zu einem grossen Theile erfüllt, nachdem die Stadt Bregenz 100 000 fl. und der Vorder- und Hinterwald je 110 000 fl. in Stammaktien zu übernehmen beschlossen haben und zwar zeichneten die betreffenden Gemeinden mehr oder minder grössere Beträge bis zur Höhe von 50 000 fl.

Bahneröffnungen im Monat November 1893.

Im November 1893 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 15.: die 0,52 km lange Anschlussstrecke Sudomeritz-Petrau-Ungarische Grenze der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft; ferner die 2,47 km lange, auf Ungarischem Gebiete liegende Fortsetzung der erstgenannten Strecke bis zur Station Skalitz der Marchthallinie der Königlich Ungarischen Staatsbahnen; am 19.: die 6,795 km lange Theilstrecke Kremsmünster Stift-Unterrohr der Welser Lokalbahn-Aktiengesellschaft; am 22.: die 40,926 km lange Muranythalbahn; am 23.: die 77,004 km lange Hauptstrecke Szarvas-Oroshaza-Mezöhegyes und die 5,673 km lange Flügelbahn Kis-Szenas-Nagy-Kondoros der Bekes-Csanader Lokalbahn; am 29.: die 12,082 km lange Lokalbahn Hidegkut-Gyönk-Tamasi. Auf den 3 letztgenannten Lokalbahnen besorgt den Betrieb die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

Betriebseinnahmen im Monat November 1893.

Im November 1893 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 9 791 397 Personen und 10 875 013 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 29 321 195 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 20 732 312 fl.; auf die Ungarischen Bahnen 8 588 883 fl.), d. i. für das Kilometer 1 033 fl. Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9 174 643 Personen und 10 604 435 t Güter, 29 933 648 fl. oder für das Kilometer 1 000 fl.; daher ergibt sich für den Monat November 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 3,3 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in den ersten 11 Monaten 1893 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 296 969 293 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 206 693 372 fl., auf die Ungarischen Bahnen 90 275 921 fl.), im gleichen Zeitraume des Vorjahres auf 280 457 992 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des Jahres 1893 28 085 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 27 798 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer für die Betriebszeit Januar—November 1893 auf 10 574 fl. gegen 10 098 fl. im Vorjahre, d. i. um 476 fl. günstiger, oder auf

das Jahr berechnet für 1893 auf 11535 fl. gegen 11006 fl. im Vorjahre, d. i. um 529 fl., mithin um 4,8 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 11 Monate 1893 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlichten 186 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 87041 fl., die Aussig-Teplitzer Bahn mit 57447 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 32698 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 30056 fl., die Südbahngesellschaft (Hauptbahnen und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 23800 fl. und die Kahlenbergbahn (Dampftramway Wien-Nussdorf) mit 23027 fl.

Eröffnung einer Station und einer Halte- bezw. Ladestelle.

Am 1. d. Mts. wurde zwischen den Stationen Illava und Bellus der Linie Galantha-Sillein der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die Station „Lédecz" für den Gesammtverkehr eröffnet.

Am 15. d. Mts. wurde zwischen den Stationen Neusiedl-Dürnholz und Laa der Linie Lundenburg-Zellerndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Halte- und Ladestelle „Wildendürnbach" für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Frachtgüterverkehr eröffnet.

Umwandlung von Stationen in Haltestellen.

Das K. K. Handelsministerium hat gestattet, dass die folgenden Stationen der Steyrthalbahn und zwar: Aschach am Steyr, Unterhaus, Leonstein, Agonitz, Sirninghofen und Waldneukirchen-Adlwang probeweise und auf Widerruf in Haltestellen für den Gesammtverkehr umgewandelt werden. Die vorstehende Bewilligung wurde jedoch an die ausdrückliche Bedingung geknüpft, dass in den Stationseinrichtungen keine baulichen Veränderungen vorgenommen werden dürfen, damit im Falle einer lebhafteren Verkehrsentwickelung die Reaktivirung der einen oder der anderen dieser Stationen jederzeit wieder durchgeführt werden kann.

Vergebung von Arbeiten für die Eisenbahn Stanislau-Woronienka.

Laut einer in der „Wiener Zeitung" enthaltenen Kundmachung gelangt die Lieferung und Aufstellung von mechanischen Einrichtungen für 2 Lokomotiv-Drehscheiben und 5 Wasserstationen der genannten Linie zur Ausschreibung. Offerten werden bis längstens 14. Februar d. J. bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen und können daselbst, sowie bei den Eisenbahn-Betriebsdirektionen in Krakau und Lemberg, die Bedingnisse und sonstigen Behelfe eingesehen werden.

Die Eisenbahnbegünstigungen der Staatsbeamten.

Laut eines in der vorjährigen Plenarkonferenz des Verbandes der Oesterreichischen Transportunternehmungen gefassten Beschlusses können die Hof- und Staatsbeamten der oberen 8 Rangklassen eine Fahrpreisermässigung nur mehr bei Benutzung der I. und II., nicht aber auch der III. Wagenklasse beanspruchen, während der ermässigte Fahrpreis für die Beamten der 9., 10. und 11. Rangklasse sowie für die Diener bei Benutzung der III. Wagenklasse von 0,8 kr. für 1 km auf 0,9 kr. erhöht wurde.

Ferner wird ein Maximalgewicht der Uebersiedelungseffekten anlässlich der Versetzung nach einem anderen Dienstorte die Frachtermässigung von 10000 kg für den verheiratheten Staats- und Hofbeamten und von 5000 kg für den ledigen Staats- und Hofbeamten sowie für Diener im allgemeinen festgesetzt. Es bleibt dem Ermessen der einzelnen Bahnverwaltungen anheimgestellt, in einzelnen, nach Umständen besonders berücksichtigenswerth erscheinenden Fällen auch für das Mehrgewicht der Uebersiedlungseffekten eine Ermässigung der Transportgebühren ausnahmsweise zuzugestehen.

Die Truppenbeförderung bei den letzten Manövern.

Hierüber hielt im Klub der Oesterreichischen Eisenbahnbeamten der Chef im Eisenbahnbüreau des Generalstabs, Generalmajor Ritter von Guttenberg, einen äusserst interessanten Vortrag, aus welchem folgende Stellen hervorgehoben zu werden verdienen.

Der Abtransport nach den vorjährigen Manövern in Galizien unterschied sich dadurch wesentlich von den sonstigen derartigen Uebungen, dass die Einwaggonirungsstationen im vorhinein nicht bestimmt werden konnten, der Bahnverwaltung demnach nur das Transportverzeichniss bekanntgegeben wurde.

Im ganzen waren 1306 Offiziere, 41935 Mann, 606 Pferde, 44 Fuhrwerke, 103 t Güter vom 8. September 1893 an mittelst Bahn abzutransportiren, was 1800 Wagen erforderte. Die Bahnlinien, welche zum Abtransporte in Betracht kommen konnten, sind die Hauptlinie Jaroslau-Przemysl-Lemberg, dann die Lokalbahnen Jaroslau-Rawa Ruska und Lemberg-Rawa Ruska.

Vor Durchführung des Abtransportes wurden durch das Eisenbahnbüreau des Generalstabes im Einvernehmen mit der Generaldirektion der Staatsbahnen die nöthigen Vorarbeiten getroffen und insbesondere die Manöver-Fahrordnung festgestellt, wobei auf die Aufrechterhaltung aller fahrplanmässigen Personenzüge und eines Theiles des Güterverkehres Rücksicht genommen werden musste. Seitens der Betriebsdirektionen der Staatsbahnen in Krakau und Lemberg wurden sodann auf Grund der erhaltenen Daten die umfassendsten Vorsorgen getroffen, um durch zweckentsprechende Detaildispositionen sowohl hinsichtlich der Material- als Personaldirigirung der bevorstehenden aussergewöhnlichen Aufgabe gewachsen zu sein.

Den in dieser Beziehung von der Eisenbahn-Betriebsdirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Krakau an alle Dienststellen des Direktionsbezirkes ergangenen Dienstbefehl bezeichnete Generalmajor Ritter von Guttenberg als geradezu mustergültig. Als besonders praktische Vorsorge seitens der Betriebsdirektion Krakau erwies sich die Bildung mobiler Gruppen für Einwaggonirungsstationen.

Dem Direktor der Eisenbahn-Betriebsdirektion, Herrn Regierungsrath Koloszvary, aber gebühre für seine mit besonderer Umsicht getroffenen Verfügungen die besondere Anerkennung. Die Betriebsdirektion in Lemberg, unter der Leitung des Direktors von Deyma, welcher die Aufgabe zufiel, für den rechtzeitigen Zuschub des Leermaterials nach Lubaczow und für die Beförderung der Vollzüge des 11. Korps an ihre Bestimmungsorte zu sorgen, hat ihre Aufgabe ebenfalls aufs beste ausgeführt.

Der Vortragende wendete sich hierauf den Eisenbahntransporten in Ungarn zu. Nach den Manövern bei Güns, welche am 21. September 1893 endeten, gestaltete sich der Abtransport deshalb interessant, weil es sich darum handelte, grosse Massen, wie sie vorher, mit Ausnahme in Russland, noch nicht auf Manöverfeldern versammelt waren, auf eingeleisigen Bahnlinien aus zumeist kleinen Stationen, bei Aufrechterhaltung des Civil-Personenverkehrs und mit nur theilweiser Beschränkung des Civil-Frachtenverkehrs in möglichst kurzer Zeit aus der Gegend um Güns in die ständigen Garnisonsorte abzuschieben.

Im ganzen waren es etwa 3700 Offiziere, 90000 Mann, 5500 Pferde, 550 Fuhrwerke und bei 400 t unverladener Güter.

Mit Rücksicht auf die Friedens-Dislokationsorte der an den Manövern theilnehmenden Truppen ergaben sich im allgemeinen 4 Haupttransportrichtungen: 1. gegen Wien: die Südbahnlinie Oedenburg-Wiener Neustadt für das 2. Korps; 2. gegen Pressburg: die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn für das 5. Korps und für die Königlich Ungarischen Landwehrtruppen; 3. gegen Agram: die Südbahnlinie Oedenburg-Steinamanger-Kanizsa für das 13. Korps und die Truppen der Kroatischen Landwehr-Truppendivision; 4. gegen Graz: die ehemalige Ungarische Westbahn für das 3. Korps.

Seitens der Bahnverwaltungen waren für den Abtransport ebenfalls die umfassendsten Vorsorgen getroffen worden. Die Ungarischen Staatsbahnen hatten überdies nicht nur in allen Stationen für reichliche elektrische Beleuchtung gesorgt, sondern auch Marketendereien für Offiziere und Mannschaft errichten lassen. Bei der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn waren zur Beleuchtung Olewagen verwendet, die sich vorzüglich bewährten. Die Stationen der Südbahn waren theils elektrisch, theils durch Pech- und Magnesiumfackeln beleuchtet.

Dank den seitens der Bahnverwaltungen getroffenen ganz entsprechenden Dispositionen und der entwickelten Energie wurde auch dieser grosse Massentransport exakt und vollkommen anstandslos durchgeführt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Für Eisenbahnwerthe ist günstige Stimmung vorherrschend. Nordwestbahn (221,25) war wegen der beabsichtigten Umwandlung ihrer Prioritäten sehr gesucht; ihr folgten Staatsbahn (312) und Elbethalbahn (244,25); in Nordbahn (2920) war der Verkehr matt; Südbahn (109) erlitt trotz des Jahresplus von 2,9 Millionen Gulden eine kleine Abschwächung. Nach erfolgtem Ablauf des Termines für das den Aktionären der Dux-Bodenbacher Eisenbahn eingeräumte Bezugsrecht auf die 3 % Obligationen wurde bekannt gegeben, dass von den im Umlaufe befindlichen 40800 Stamm- und Prioritätsaktien für etwa 38000 Titres die Obligationen reklamirt, demnach rund 22800000 fl. 3 % Prioritäten bezogen werden. Auf den kleinen Rest und auf den freien Betrag von 1120000 fl. liefen Baarzeichnungen im Betrage von etwa 3400000 Kr. ein.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Von der im Isèredepartement gelegenen Linie Vizille (P. L. M.)-le Bourg d'Oisans ist die Anfangsstrecke Vizille-Rioupéroux am 9. Dezember 1893 für den Personen- und Gepäckverkehr, am 15. Dezember 1893 für den Güterverkehr eröffnet worden.

2. Die Südbahn hat am 10. Dezember 1893 von der Linie Condom - Riscle die Strecke Eauze - Riscle (41,698) km mit den Zwischenstationen Gaillon (Haltestelle), Manciet, Nogaro, Sorbets (Haltestelle), Fustérouau und Thermes dem öffentlichen Verkehre übergeben.

3. Die Orléansbahn hat am 18. Dezember 1893:
a) die Linie Bourges - Cosne (67,062 km) mit den Zwischenstationen Saint Germain du Puy (Haltestelle), Sainte Solange, Aix d'Angillon, Montigny Azy, Veaugues, Vinon Bué, le Frétoir (Haltestelle), Sancerre, Saint Satur (Haltestelle) und Bannay;
b) die Linie Issoudun - Saint Floret (23,495 km) mit den Zwischenstationen Charost und Civray; und
c) von der Linie Bourges - Gien die Strecke Argent - Gien (22,957 km) mit den Zwischenstationen Coullons und Poilly dem öffentlichen Verkehre übergeben.

4. Die Nordbahn hat am 10. d. Mts. die eingeleisige und vollspurige Linie Don Templeuve (28,132 km) mit dem Verschubsdreieck von Seclin (0,604 km) sowie den Zwischenstationen Annoeullin, Allennes les Marais (Haltestelle), Gondecourt, Seclin, Templemars (Haltestelle), Avelin (Haltestelle), Pont à Marcq, Canehomprez (Haltestelle) und Cappelle (Haltestelle) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Gemeinnützigkeitserklärung.

Die der Orléansbahn durch Gesetz vom 20. März 1893 (Vertrag vom 17. Juni 1892) unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeitserklärung konzessionirte Eisenbahn von allgemeinem Interesse von Felletin über le Mas d'Artige, la Courtine, Saint Rémy und Lignareix nach Ussel ist durch Verordnung vom 26. Dezember 1893 für gemeinnützig erklärt worden; die Konzession ist dadurch endgültig geworden.

Konzessionsübertragung.

Die Uebertragung der Konzession für die im Departement Puy de Dôme gelegene Strassenbahn Montferrand-Royat nebst Zweigbahn nach dem Bahnhof der Eisenbahn Clermont-Ferrand von dem bisherigen Konzessionsinhaber Claret an die „Compagnie des tramways électriques de Clermont - Ferrand (Puy de Dôme)“ ist durch Verordnung vom 13. Dezember 1893 genehmigt worden. Die Strassenbahn Montferrand - Royat wurde durch Verordnung vom 27. Januar 1888 für gemeinnützig erklärt. Der bisherige Konzessionsinhaber bleibt für die dem Departement gegenüber eingegangenen Verpflichtungen mit haftbar.

Das Staatsbahnnetz in 1892.

Das Französische Staatsbahnnetz hatte am 31. Dezember 1892 bei einer Ausdehnung von 2 665 km (2 km mehr als 1891) einen Fahrpark von 530 Lokomotiven, 1 764 Personen- und 14 437 Güterwagen. Befördert wurden 9 803 750 Reisende (812 422 mehr als 1891), welche eine Einnahme von 13 489 992 (+ 392 239) Frcs. ergaben; durchschnittlich legte jede Person 40,7 (— 0,9) km zurück. Von den Reisenden benutzten 1,6 (— 0,1 %) die I., 9,6 (— 0,4) % die II. und 88,8 (+ 0,5) % die III. Wagenklasse; 76 % aller ausgegebenen Fahrkarten waren mit Fahrpreisermässigungen verbunden, doch brachten die ermässigten Fahrkarten nur 60 % der ganzen Personenverkehrs-Einnahme. Wie die grossen Gesellschaften kann sich auch die Staatsbahn zu der am 1. April 1892 in Kraft getretenen Tarifermässigung beglückwünschen; denn von der Verkehrszunahme (812 422 Personen) entfallen 775 788 auf die letzten 9 Monate des Jahres und die Mehreinnahme des Personenverkehrs wurde ausschliesslich in diesem Zeitraum aufgebracht. Abgesehen von den Reisenden wurden im Schnellverkehr (Grande Vitesse) vereinnahmt für Gepäck 506 084 (+ 35 301) Frcs., für Eilgut 2 390 378 (+ 98 128) Frcs., für Postpackete 505 637 (+ 58 301) Frcs., für Vieh 128 182 (+ 9 450) Frcs. und aus verschiedenen Quellen 128 337 (+ 975) Frcs., im ganzen also 3 658 619 (+ 202 155) Frcs. Im Frachtgutverkehr (Petite Vitesse) wurden für Güter 18 174 964 (+ 56 634) Frcs., für Fahrzeuge 41 085 (— 2 117) Frcs., für Vieh 2 636 145 (+ 137 302) Frcs. und aus verschiedenen Quellen 203 013 (+ 41 111) Frcs., zusammen also 21 025 207 (+ 232 930) Frcs. vereinnahmt. Im ganzen wurden 3 383 922 (+ 64 241) t befördert und jede brachte durchschnittlich 6,07 (— 0,05) Frcs. ein.

Die Betriebsausgaben beliefen sich für den Betriebsdienst auf 8 330 609 (+ 368 279) Frcs., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst auf 9 725 833 (+ 400 993) Frcs., für die Bahnunterhaltung, und -Bewachung auf 5 902 564 (— 91 206) Francs, für Gemeinschaftsbahnhöfe und -Züge auf 2 682 652 (— 130 541) Frcs., für verschiedene Zwecke auf 2 867 165 (+ 38 534) Frcs., im ganzen also auf 29 508 823 (+ 586 059) Frcs. oder 75,47 (— 1,05) % der Betriebseinnahmen, während das Ausgabenverhältniss bei den grossen Gesellschaften zwischen 48,47 und 65,90 % schwankte. In die Ruhegehaltskasse der Beamten wurden aus den Betriebseinnahmen 464 284 Frcs. eingezahlt, d. s. 50 850 Frcs. weniger als die von den Beamten selbst eingezahlte Summe. Da die gesammten Betriebseinnahmen 39 097 985 Frcs. und die Betriebsausgaben 29 508 823 Francs betrugen, verblieb ein Ueberschuss von 9 589 162 Frcs., der um 1 522 629 Frcs. höher ist als derjenige des Vorjahres. Der Ueberschuss wurde, da die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals auf Grund des Staatshaushalts aus allgemeinen Mitteln erfolgt, an den Staatsschatz abgeführt.

Aus Russland.

Die Betriebsergebnisse in 1892.

Die statistische Abtheilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten berichtet in einem ihrer letzten Monatshefte über die vorläufig festgestellten Betriebsergebnisse der Bahnen Russlands (ausschl. denjenigen Finnlands und Transkaspiens) für 1892 und stellt dieselben denjenigen des Jahres 1891 gegenüber. Wir entnehmen diesem Berichte die nachfolgenden, allgemein interessirenden Daten.

	1892	1891
	Werst	
Die gesammte Betriebslänge betrug zu Ende des Jahres	27 814	27 361
	Millionen Rubel	
die gesammten Einnahmen	294	296
„ „ Ausgaben	189	178
„ Reineinnahmen	105	118

Es ergibt sich hieraus somit, dass bei einem Rückgang der Einnahmen um 2 Millionen Rubel oder 1 % die Ausgaben dennoch um 11 Millionen Rubel oder um 6 % angewachsen und dementsprechend die Reineinnahmen um 13 Millionen Rubel oder 11 % geringer geworden sind.

Diese finanziellen Gesammtergebnisse vertheilt unsere Quelle auf die Werstbahnlänge, auf 100 Zugwerst und 1 000 Achswerst und befindet dann die folgenden Werthe:

	1892	1891
a) auf die Werstbahnlänge betragen		
die Einnahmen	10 713 R.	10 844 R.
„ Ausgaben	6 873 „	6 506 „
„ Reineinnahmen	3 840 „	4 338 „
von den Roheinnahmen sind somit zur Deckung der Ausgaben verwendet worden	64 %	60 %
b) für 100 Zugwerst haben die Ausgaben betragen	142 R.	135 R.
c) für 1 000 Achswerst betrugen die Ausgaben	258 „	246 „

woraus zu entnehmen, dass die Ausgaben sowohl für 100 Zugwerst, als auch für 1 000 Achswerst gleichmässig und zwar um 5 % gewachsen sind.

Werden die Einnahmen und Ausgaben getrennt, je nachdem dieselben entweder von den in Verwaltung des Staates oder von Privatgesellschaften stehenden Bahnen herrühren, so gruppiren sich dieselben wie folgt:

a) auf die Werstbahnlänge entfielen bei einer Betriebslänge von 10 343 bezw. 17 471 Werst Ende 1892:

	bei den Staatsbahnen	bei den Privatbahnen
Roheinnahmen	8 004 R.	12 247 R.
Ausgaben	5 323 „	7 745 „
Reineinnahmen	2 681 „	4 502 „
sodass zur Deckung der Augaben von den Einnahmen verwandt sind	68 %	63 %

und dass die Staatsbahnen 34 % auf die Werstbahnlänge weniger vereinnahmt haben,

b) auf 100 Zugwerst wurden verausgabt	133 R.	146 R.
c) „ 1 000 Achswerst „ „	228 „	272 „

oder die Staatsbahnverwaltung wirthschaftete, pro Zugwerst um 9 % und pro Achswerst um 16 % billiger als die Privatbahnen.

Kurz sei nur noch hinzugefügt, dass überhaupt zurückgelegt worden sind:

	1892	1891
	in Tausenden	
Zugwerst	132 911	129 288
Achswerst	7 327 988	7 096 968

womit die Bahnen Russlands die bisher grösste Leistung erreicht haben.

Es verdient noch auf die Thatsache besonders aufmerksam gemacht zu werden, dass bei einer namhaften Mehrleistung an Arbeit der Bahnen dennoch die Einnahmen um 2 Millionen Rubel zurückgegangen sind. Diese Erscheinung darf wohl nicht mit Unrecht als eine Wirkung der Ausnahmetarife, welche zur Zeit der Missernte für die Transporte an Getreide usw., die den nothleidenden Gouvernements zugeführt wurden, angesehen werden.

Güter in offenen Wagenladungen.

Eine gegenwärtig veröffentlichte Verordnung des Ministers der Verkehrsanstalten ergänzt das Verzeichniss derjenigen Güter, welche auf offenen Güterwagen befördert werden dürfen und bestimmt, dass nunmehr auch Matten aus Bast, sowie die aus solchen Matten hergestellten Säcke, durch Wagendecken geschützt, transportirt werden dürfen.

Beförderung von Stroh und Heu aus dem Kaukasusgebiet.

Eine Cirkularvorschrift des Ministers der Verkehrsanstalten vom 9. Oktober 1893 verbietet den Eisenbahnverwaltungen aus dem Gebiete des Kaukasus, aus den Gouvernements Jekaterinoslaw, Charkow und Don Stroh und Heu zur Beförderung nach Westeuropa entgegenzunehmen, nachdem die Westeuropäischen Staaten die Befürchtung ausgesprochen haben, dass die in den vorbenannten Gouvernements herrschende Viehseuche dorthin auch mittelst Stroh und Heu eingeschleppt werden könnte.

Beförderung von Raffinadezucker nur in Verpackung.

Das Eisenbahn-Tarifkomitee hat beschlossen und ist dieser Beschluss in der Folge von dem Herrn Minister der Verkehrsanstalten bestätigt worden, dass Raffinadezucker nicht zu denjenigen Gegenständen zu zählen ist, welche ohne Verpackung in geschüttetem Zustande befördert werden dürfen.

Getreidetransport.

In diesem Augenblicke namentlich nicht uninteressante Daten über die Getreideernten der letzten 6 Erntejahre hat das Departement für Ackerbau und Landwirthschaft publizirt; interessant sind die Angaben einmal, weil man aus ihnen annähernd entnimmt, welche Quantitäten Getreide bewegt worden sind und sodann, welche Quantitäten für den Export frei gewesen sind. Ueber diese Punkte gibt unsere Quelle die folgende Auskunft:

	Reiner Ernteertrag	Export ins Ausland	Rest für den Bedarf und Vorräthe	Durchschnittlicher Konsum für den Kopf im Innern des Reiches
	in 1 000 Pud			Pud
Weizen:				
1887/88 . .	388 268	207 822	180 146	1,90
1888/89 . .	440 285	210 445	239 840	2,50
1889/90 . .	236 871	163 157	73 714	0,77
1890/91 . .	265 957	171 008	94 949	0,98
1891/92 . .	201 125	59 603	141 522	1,49
1892/93 . .	331 913	139 593	192 320	1,92
Roggen:				
1887/88 . .	955 076	89 218	865 855	8,38
1888/89 . .	923 301	103 081	820 220	8,75
1889/90 . .	648 615	73 609	575 006	6,04
1890/91 . .	817 213	97 341	719 872	7,46
1891/92 . .	556 868	1 249	559 619	5,68
1892/93 . .	738 684	21 903	716 781	7,16
Hafer:				
1887/88 . .	465 793	87 496	378 297	—
1888/89 . .	369 992	76 398	293 594	—
1889/90 . .	330 145	56 228	273 670	—
1890/91 . .	386 182	56 475	329 707	—
1891/92 . .	276 786	21 452	255 334	—
1892/93 . .	305 431	27 127	278 304	—
Gerste:				
1887/88 . .	215 342	70 432	140 110	—
1888/89 . .	165 601	76 705	88 896	—
1889/90 . .	114 855	57 295	57 560	—
1890/91 . .	181 647	51 571	130 076	—
1891/92 . .	151 341	29 547	121 794	—
1892/93 . .	202 009	68 470	133 539	—

Nach den Angaben des Departements für Ackerbau und Landwirthschaft lässt sich der reine Ernteertrag, nach Abzug des zur Aussaat bestimmten Getreides, der vier wesentlichsten Getreidegattungen in den 60 Gouvernements des Europäischen Russland, mit Einschluss des Zarthums Polen, für das Jahr 1893 annähernd wie folgt feststellen: Weizen 419 808 000 Pud, Roggen 926 122 000 Pud, Hafer 528 862 500 Pud und Gerste 295 273 000 Pud. Infolge der guten Weizen- und Roggenernte und der noch nicht vollständig wiederhergestellten Vorräthe steht zu erwarten, dass der inländische Bedarf von Weizen und Roggen die Ziffern für die letzten vier Campagnen übersteigen und sich den Ziffern der reichen Erntejahre 1887/88 und 1888/89 nähern wird, d. h. für Weizen 2 Pud für den Kopf und für Roggen 8 Pud 25 Pfd. für den Kopf. Der gesammte inländische Bedarf stellt sich demnach auf 202 442 000 Pud Weizen und 874 937 000 Pud Roggen und der zum Export disponible Rest auf 217 366 000 Pud Weizen und 51 185 000 Pud Roggen.

Weiterer Ausbau der Irinowkabahn.

Die Irinowkabahn hat bekanntlich weder einen ordentlichen Anfang, noch ein ordentliches Ende: der St. Petersburger Bahnhof dieser Bahn war zu weit vom Centrum der Stadt entfernt und die Endstation der Bahn lag im kleinen Dörfchen Irinowka, von dem sich bis zum Ladogasee fast ausschliesslich Sümpfe hinziehen. Wie nun Petersburger Zeitungen berichten, wird demnächst nach beiden Seiten hin ein bedeutender Ausbau der Bahn unternommen werden, wozu bereits die Erlaubniss ertheilt worden ist. Erstens wird ein neuer Bahnhof am Newakai errichtet und mit dem jetzigen durch einen Strang verbunden werden. Dann wird die Bahn überhaupt bis zum Dorfe Scheremetjewka fortgeführt und mit einem Zweig zum Ladogaufer versehen werden. Dieser Zweig wird in eine Bucht des Ladogasees ausmünden, wodurch eine fast direkte Eisenbahnverbindung zwischen der Residenz und Schlüsselburg hergestellt werden wird, da von der Endstation der Bahn ein regulärer Dampferverkehr mit Schlüsselburg organisirt werden soll.

Der Transport an Fischen,

sowohl an lebenden als auch an gesalzenen, ist auf fast allen südlichen Bahnen, welche Anschluss an die Wolga, den Don und das Kaspische Meer haben sehr bedeutend und wächst zudem noch stetig. Um nun die Fische lebend von der Wolga und aus Rostow am Don nach St. Petersburg und Moskau auf den Wolgabahnen und auf der Kursk-Charkow-Asower Bahn befördern zu können, werden besondere Cisternenwagen eingeführt, die inwendig verzinkt sind. Sie können mittelst einer besonderen Vorrichtung erwärmt werden, damit das Wasser in der gehörigen Temperatur erhalten werde.

Wie wesentlich übrigens diese Transportverbesserung ist, mag aus folgenden, wenigen Zahlenangaben hervorgehen, danach wurden im Herbste 1893, dem „Astrach. Westn." zufolge, Wolga aufwärts folgende Mengen lebender Fische aus Astrachan ausgeführt: 170 000 Stück Sandart (Ssudak), 40 000 Stück Ssasan (Wolgakarpfen) und 70 000 Stück Stör (Ossetr.) Diese Fische wurden nach Ssaratow und Zarizyn befördert, wo sie mit Eintritt der ersten Fröste in den Handel kamen. Im Vergleich zu früheren Jahren war der 1893er Fang von Sandart und Ssasan unbefriedigend. Der Störexport erreicht im Jahr durchschnittlich 30 000 Fische.

Zählt man hierzu das Ergebniss der Fischerei des gleichfalls sehr fischreichen Don, so ist es gewiss ein sehr grosser Fortschritt, der durch die neue Transportart gemacht ist, weil die Fische lebend den Hauptkonsumtionsplätzen zugeführt werden können und dadurch wesentlich höher im Preise stehen werden als gesalzene Fische.

Kaukasusbahn.

Die Frage, betreffend den Bau einer Eisenbahn über den Hauptzug des Kaukasus, ist von neuem in Fluss gekommen. Die Französische Aktiengesellschaft, welche das Unternehmen schon früher geplant hatte, macht jetzt den betreffenden Autoritäten neue Vorschläge in dem Sinne, dass sie keinerlei Garantien verlange, sondern sich nur eine längere Konzessionsfrist erbitte bezw. die Rückkaufsfrist durch die Regierung verlängert zu wissen wünscht. Die Französische Gesellschaft verspricht, eine solche Masse Touristen in den Kaukasus zu lenken, wie sie nur den besuchtesten Gegenden des Auslandes zu theil wird.

Decentralisation der Kronseisenbahnen.

Mit den gegenwärtig zum 1. d. Mts. bereits durchgeführten, bezw. für die allernächste Zeit noch in Aussicht stehenden Verstaatlichungen von Privatbahnen wächst die Aufgabe, die der gegenwärtigen Verwaltung der Kronseisenbahnen zugefallen ist, in nicht unbedeutendem Maasse. Offenbar um die Centralstellen leistungsfähig zu erhalten, wird z. Z. im Ministerium der Verkehrsanstalten eifrig an einem Gesetzprojekt über Decentralisation der Verwaltung der Kronseisenbahnen und Gründung einiger Bezirksverwaltungen der Kronseisenbahnen gearbeitet.

Bei der riesenhaften Ausdehnung des Reiches und nachdem gegenwärtig über alle Theile desselben Staatsbahnen zerstreut liegen, muss die beabsichtigte Maassregel im Interesse von Handel und Verkehr als eine durchaus praktische begrüsst werden, denn Verkehrsfragen vertragen in der Regel nicht auf lange Zeit unentschieden zu bleiben, das würden sie eben bleiben müssen, wenn die gegenwärtige starre Centralisation auch unter den veränderten Verhältnissen aufrecht erhalten bleiben würde. Es können daher Bezirksverwaltungen mit ausgedehnten Kompetenzen nur vortheilhaft auf die Entwickelung des Verkehrs wirken.

Rjäsan-Uralsker Eisenbahn

Ein regelmässiger Verkehr auf den neuen Linien der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn wird sich vor dem Frühjahr 1894 nicht eröffnen lassen; nur auf der Tambow-Balaschower Linie sind alle Arbeiten so weit gediehen, dass die Gesellschaft diese Strecke schon in diesem Monat eröffnen will.

Projekt Achalzych-Kars.

Wie wir erfahren, ist im Ministerium der Verkehrsanstalten der Gedanke einer Linie Achalzych-Kars angeregt worden. Die Trassirung, welche die Transkaukasische Bahn übernommen hat, soll im Frühjahr beginnen. Die Fertigstellung der Bahn ist für 1896 in Aussicht genommen.

Gleichzeitig mit der Trassirung der Strecke Achalzych-Kars wird im nächsten Frühjahr mit den Erdarbeiten an der Strecke Borshom-Achalzych begonnen werden, deren Trassirung schon beendet ist.

Achtscha-Kuim-Krassnowodsk.

Im März d. J. beginnt nach der „Now. Wr." im Transkaspigebiet der Bau der Strecke Achtscha-Kuim-Krassnowodsk (186 Werst). Das ist aber nur der Anfang zur Fortentwickelung des Turkestanischen Eisenbahnnetzes. In der Spezialkommission für die Mittelasiatischen Eisenbahnbauten wird bekanntlich eine Bahn von Samarkand nach Ferghana und Taschkent geplant. Zunächst soll diese von Samarkand nach Bigowat (am Syr-Darja) führen, und von dort gen Nordosten nach Ferghana und gen Nordwesten nach Taschkent.

Moskau-Nishni Nowgoroder Eisenbahn.

Um die eben erst verstaatlichte Moskau-Nishni Nowgoroder Bahn in Pacht zu erhalten, sollen sich einige grosse Gesellschaften bei der Staatsregierung eifrigst bemühen, wie die Residenzblätter zu berichten wissen, und zwar soll es sich hierbei um eine Pacht auf 12 Jahre handeln. Hauptbedingungen der Pacht sollen der Bau einer ständigen Okabrücke (zur Nishni Nowgoroder Ausstellung) und der Bau eines etwa 1 000 Schiffe fassenden Nishni Nowgoroder Hafens sein. Anscheinend keine geringe Leistung!

Urtheile.

v. O. **Rechtlicher Charakter der von Privateisenbahnen gezahlten Pensionen.** Eine Revisionsentscheidung des „Reichs-Versicherungsamts, Invaliditäts- und Altersversicherung" enthält folgenden Rechtsgrundsatz: „Der Bezug der einem Rentenberechtigten von einer früheren Privat-Eisenbahngesellschaft bewilligten Pension, deren Weiterzahlung bei der später erfolgten Verstaatlichung der Bahn vom Staat übernommen worden ist, hat ein Ruhen der Rente gemäss des § 34 Nr. 2 des Invaliditäts- und Alters-Versicherungsgesetzes zur Folge." (Amtl. Nachr. d. R.-V.-A. Sonderausgabe Nr. 23 v. 1. Dez. 189..)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Warnitz für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 25. Januar d. J. wird der in Kilometerstation 91,95 der Strecke Angermünde-Prenzlau zwischen den Stationen Wilmersdorf U/M. und Seehausen U/M. belegene Haltepunkt Warnitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Es werden daselbst in der Richtung nach Prenzlau die Züge Nr. 829 um 8.24 Vorm., Nr. 825 um 4.34 Nachm. und Nr. 833 um 9.47 Nachm., sowie in der Richtung nach Angermünde die Züge Nr. 834 um 6.53 Vorm., Nr. 824 um 9.08 Vorm., Nr. 826 um 1.13 Nachm. und Nr. 828 um 10.33 Nachm. nach Bedarf anhalten.

Berlin, im Januar 1894. (MG158)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin gelangen vom 15. d. Mts. ab auf der bisher nur dem Wagenladungs- und beschränkten Stückgutverkehr dienenden Haltestelle Alt-Mädewitz (zwischen Wriezen und Jaedickendorf) auch Leichen und Fahrzeuge zur Abfertigung. Ausgeschlossen hiervon bleiben nur solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, sowie schwerwiegende Fahrzeuge (als Lokomobilen, Künstlerwagen usw.) Gleichzeitig wird die auf der genannten Haltestelle hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehende Beschränkung aufgehoben.

Berlin, den 16. Januar 1894. (159)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Am 1. Februar l. J. treten für rohe Baumwolle und rohe Baumwollenabfälle bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg von den Deutschen Hafenstationen nach Szczakowa direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe derselben ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 15. Januar 1894. (160)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Februar 1894 tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande zu dem ab 1. November 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Oelsaaten, Kleie etc. der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition von Getreide-, Kleie- etc. Sendungen in Wagenladungen von 10 000 kg.

Die in diesem Nachtrag enthaltenen, durch Druckfehler- und Frachtsatz-Berichtigungen herbeigeführten Tariferhöhungen treten erst am 1. März 1894 in Kraft.

Der Nachtrag kann bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 0,20 *M* bezogen werden.

Breslau, den 16. Januar 1894. (161)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Am 1. Februar d. J. wird die an der Leipzig-Dresdner Linie zwischen den Haltepunkten Paunsdorf und Sommerfeld errichtete Haltestelle Engelsdorf für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem Nachtrage XVII zum Kilometerzeiger für den Lokal-Güterverkehr enthalten.

Dresden, den 10. Januar 1894. (162)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 1. Mit dem 1. Februar l. J. treten für die Beförderung von Schwefelkies bei Zahlung der Fracht für das Ladegewicht der verwendeten Wagen nachstehende Frachtsätze in Kraft:

von / nach	Breslau Oderhafen	Pöpelwitz (Umschlag)
	₰	₰
Hruschau . .	56	55
Petrowitz . .	59	58
Saybusch-Zabl.	70	69

für 100 kg.

Breslau, den 15. Januar 1894. (163)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hamburg-Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Vom 25. Januar d. J. ab wird die Haltestelle Alt-Rahlstedt der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den Verbandsverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung im Verkehr mit Alt-Rahlstedt werden bis auf weiteres die um 9 km erhöhten Entfernungen für Ahrensburg zu Grunde gelegt.

Schwerin, den 16. Januar 1894. (164)
Grossherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 20. d. Mts. wird die Station Barmen-Loh auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet. Die Station hat unmit-

telbare Schienenverbindung mit den Schlachthausanlagen der Stadt Barmen.
Elberfeld, den 16. Januar 1894. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Für Kokssendungen in Ladungen von mindestens 10 000 kg aus dem Ruhrgebiete nach Donawitz, Station der Leoben-Vordernberger Eisenbahn, welche in Leoben zur Umkartirung gelangen, wird vom 20. d. Mts. ab im Verkehr von Camen und Unna-Königsborn eine Frachtermässigung von 18 ₰ und im Verkehr von den übrigen Koksversandstationen eine solche von 20 ₰ für 100 kg im Rückvergütungswege unter der Bedingung gewährt, dass die für die nachträgliche Anwendung ermässigter Frachtsätze für Ruhrkoks nach Zeltweg bedungene Jahresmenge von 5 000 t im Verkehr mit dieser Station erreicht wird und die Sendungen nach Donawitz eine Ueberschreitung dieser Gewichtsmenge darstellen.

Die Erstattungsgesuche sind unter Vorlage der Originalfrachtbriefe an die Unterzeichnete einzusenden.

Köln, den 15. Januar 1894. (166)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Hefte II und III des direkten **Belgisch-Südwestdeutschen Viehtarifs** vom 1. November 1885 bezw. 1. März 1888 für den Verkehr mit diesseitigen und Pfälzischen Stationen treten am 1. März d. J. ausser Geltung, und werden durch neue Tarife ersetzt, welche auch direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen enthalten. Mit Einführung der neuen Tarife sind im Viehverkehr theilweise Frachterhöhungen verbunden, über welche die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen Auskunft ertheilen.

Strassburg, den 17. Januar 1894. (167)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 1. Februar 1894 wird der Ausnahmesatz für Stärke etc. von Waltersdorf nach Stettin trans. seewärts von 0,93 auf 0,89 ℳ ermässigt.

Breslau, am 17. Januar 1894. (168)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang zum Staatsbahn - Gütertarif Breslau-Erfurt. (Oberschles. Kohlenverkehr.) Vom 20. d. Mts. ab wird die Haltestelle Tzschecheln in den vorgenannten Tarifanhang einbezogen.

Die Frachtsätze für dieselbe sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 16. Januar 1894. (169)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. (Heft III.) Mit dem 1. Februar d. J. wird in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr die Station Szent Gál der Ungarischen Staatseisenbahnen einbezogen. Diese Station ist im Nachtrag I zum genannten Tarifheft auf Seite 8 — Schnitttafel II, bei den Empfangsstationen der Gruppe A, unter a — mit dem Theilfrachtsatz von 74 kr. und im Entfernungszeiger (Seite 25 des Haupttarifs) mit der Entfernung von 515 km nachzutragen.

Breslau, den 17. Januar 1894. (170)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufhebung der Güternebenstelle Proskau O/S. Am 1. Februar d. J. gelangt die Güternebenstelle in Proskau bei Oppeln zur Aufhebung.

Breslau, den 16. Januar 1894. (171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. treten für die Beförderung gefärbter Baumwolle in Wagenladungen von mindestens 5 000 bez. 10 000 kg zwischen Werdau und Rumburg direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 17. Januar 1894. (172)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Mit dem 15. Januar d. J. wird der Artikel „Wollstaub“ in den Ausnahmetarif 6 für geringwerthige Massenartikel (Rohstofftarif) unter Position 1 — Düngemittel — aufgenommen.

Altona, den 16. Januar 1894. (173)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Holz) für den Verkehr zwischen Waldshut und der Station Leissigen der Thunerseebahn (Seite 2 des I. Nachtrags zum Gütertarife Waldshut-Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893) wird mit sofortiger Wirkung von 86 auf 85 Cts. für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 17. Januar 1894. (174)
Generaldirektion.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Zusammenstellung von Frachtsätzen. Für den direkten Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und einigen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn von Weisswasser bis Bensen, von Langenau bis Georgswalde Ebersbach, von Schluckenau bis Nixdorf und von Grund Georgenthal bis Warnsdorf andererseits wurde eine Zusammenstellung der ab 1. Februar 1894 gültigen Frachtsätze aufgelegt.

Diese Zusammenstellung wird sowohl bei der gefertigten Generaldirektion als auch bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 10 kr. pro Exemplar erhältlich sein.

Prag, am 14. Januar 1894. (175)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 7 000 Winkellaschen aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 29. d. Mts. dahier einzureichen, Bedingungen mit Zeichnung können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Giessen, den 15. Januar 1894. (176)
Gr. Direktion.

Lieferung von Drahtstiften, Holzschrauben, Schmiedenägeln, Nieten, Schraubenmuttern, Splinten, Pinseln und Kohlenschaufeln. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen 20 000 kg Drahtstifte, 2 300 Mille Holzschrauben, 500 Mille geschmiedeten Nägel, 200 Mille Kessel- und Tenderniete, 700 Mille Blechniete, 500 Mille Schraubenmuttern, 400 Mille eisernen Splinte, 2 500 Stück Pinsel und 600 Stück Kohlenschaufeln soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und die zu Angeboten zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Die Bewerber auf Schmiedenägel, Pinsel und Kohlenschaufeln müssen mit den Bedingungen etc. die bezügliche Zeichnung anfordern, und beträgt der Preis für diese Bedingungen mit der Zeichnung 75 ₰.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben

am 6. Februar 1894, Vormittags 10 Uhr,

stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. Februar 1894.

Magdeburg, den 13. Januar 1894. (177)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 7. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. Januar 1894.

Inhalt:

Der neue Central-Güterschuppen auf Bahnhof „Köln Gereon".

(Gleichzeitig für Versand, Empfang und Durchgang dienend.)

In Köln hat das fortgesetzte starke Anwachsen der Bevölkerung die Hinausschiebung der Festungswerke nothwendig gemacht. Der Güterbahnhof „Gereon", welcher früher ausserhalb der Stadt lag, kam nunmehr innerhalb derselben zu liegen, und da der Haupt-Güterschuppen daselbst den erhöhten Anforderungen räumlich nicht mehr genügte, so wurde derselbe um das Doppelte vergrössert. Die Umfassungsmauern wurden massiv in Stein, das Dach in Holzkonstruktion neu aufgeführt und im Herbste v. J. in Betrieb genommen.

Es dürfte von Interesse sein, die Art und Weise des Betriebes auf demselben näher kennen zu lernen, da derselbe derart ist, wie er wohl nur vereinzelt vorkommt; die Eigenartigkeit liegt hauptsächlich darin, dass die Zu- und Abfuhr aller Wagen mittelst Drehscheiben erfolgt, sowie dass der Schuppen gleichzeitig für Annahme, Ausgabe und Umladung der Stückgüter dient.

Die täglich zu verarbeitende Menge beträgt ± 600 Nettotonnen, zu etwa gleichen Theilen aus Versand, Empfang und Umladung bestehend. Bei der Berechnung dieser Tonnenzahl werden alle Manipulationen, welche das Gut erleidet, nur für eine Leistung gerechnet, so dass also für die Annahme und Einladung, Ausladung und Ausgabe, die Aus- und Wiedereinladung des Durchgangsgutes das Gewicht nur einmal berechnet wird, obwohl jedes Stück zweimal bewegt wird.

Die vorhandenen Einrichtungen ermöglichen die Bewältigung einer noch grösseren Gütermasse, wozu bei Bedarf nur das Lade- und Rangirpersonal verstärkt zu werden braucht.

A. Eintheilung des Schuppens.

Der Schuppen ist 188,5 m lang und 38,5 m breit, enthält somit eine Fläche von rund 7 300 qm ausschl. der Anbauten (Ladebuchten). Unmitttelbar an denselben, nur durch eine Wand geschieden, ist der Zollschuppen angebaut; letzterer hat eine Länge von 70 m und die Breite des Hauptschuppens, mithin eine Fläche von 2 695 qm. Beide Theile haben also eine Gesammtfläche von rund 10 000 qm.

Das Licht fällt durch zahlreiche grosse Dachfenster ein; Nachts erfolgt die Beleuchtung durch grosse Siemens'sche Gas-Regenerativlampen.

Der Bodenbelag besteht aus Holzdielen, welche in den Fahrstrassen mit Eisenplatten von 2,4 m Breite und 6 mm Dicke belegt sind. Die hierdurch herbeigeführte geringe Reibung gestattet das Befahren mit schwer beladenen Karren (sogen. Stechkarren) bis zu 2 000 kg mit Leichtigkeit und ohne Ermüdung für die Arbeiter.

Die Verbringung der Güter aus dem Zollschuppen nach dem Hauptschuppen und umgekehrt erfolgt durch 2 Thüren, zu denen die Zoll-Abfertigungsstelle und der Bühnenmeister je einen Schlüssel haben.

Der Schuppen ist in 102 Stationen, auf welchen die Güter vorübergehend gelagert werden, mit den fortlaufenden Nummern 1—102 eingetheilt. Alle Güter, sowohl die zum Versand angenommenen, als auch die ausgeladenen, erhalten eine dieser

an den Pfosten angebrachten Nummern mit Blaustift- bezw. Kreideaufschrift (siehe Abschn. B Abs. 4 und Abschn. D Abs. 1).

Dem äusseren Anfuhrwege entlang liegen zunächst 12 Annahmeschalter; das letzte derselben ist mit einem Hebekrahn von 1 500 kg Tragkraft versehen. Diesem Krahn gegenüber befindet sich auf der anderen Seite des Schuppens, welche zum Ent- bezw. Beladen der Wagen dient, ebenfalls ein Krahn von gleicher Tragkraft, wodurch es ermöglicht ist, einzelne schwere Stücke mit Leichtigkeit zu bewegen. An die eben erwähnten Annahmeschalter schliessen sich 11 weitere zur Ausgabe derjenigen Güter an, welche durch die Adressaten oder deren Beauftragte abgeholt werden, während auf der Stirnseite 4 Schalter zur Ausgabe derjenigen Güter dienen, welche durch den bahnamtlichen Bestätter den Adressaten zugerollt werden. Alle diese Schalter sind sowohl aussen wie innen mit grossen Ziffern von 1—27 nummerirt.

Auf der dem Bahnhofe zugekehrten Langseite befinden sich 10 überdachte, nach allen Seiten offene Anbauten von 17 m Länge und 5 m Breite. Zwischen je 2 dieser Anbauten befinden sich 2 Paar Geleise, in welche je 2, mithin in jede der so gebildeten Buchten 4 Wagen zur Ein- bezw. Ausladung rangirt werden können.

Es sind 10 Ladebuchten vorhanden, welche die gleichzeitige Aus- oder Einladung von 40 Wagen ermöglichen. Der letzte Anbau hat eine etwas grössere Breite, nämlich 19,5 m für besonders lange Wagen, deren er 3 aufnehmen kann.

Die Ladebuchten stehen mit Drehscheiben in Verbindung; das Rangiren daselbst erfolgt bei Tage wie bei Nacht durch je 1 Rangirmeister, 6 Stationsarbeiter und 3 Pferde auf Grund der Beschreibung an den Wagen, welche durch Arbeiter der Güterabfertigung erfolgt. Soll ein entladener Wagen leer vom Schuppen gehen, oder ist seine Beladung beendet, so wird er auf einem Buffer mit „leer“ bezw. „fertig“ beschrieben, worauf er in das Abgangsgeleis rangirt wird.

Am Ende des Schuppens ist ein Zu- nebst Abfuhrgeleis für weitere 5 Wagen vorhanden, welches zur Entladung solcher Wagen dient, die nur oder vorzugsweise „Orts-“güter enthalten. Da diese Wagen in der Nähe derjenigen Stellen des Schuppens stehen, wo die angekommenen Ortsgüter gelagert werden, so ist beim Ausladen nur ein kurzer Weg zurückzulegen.

Die Thore am Schuppen, durch welche die Güter aus oder eingeladen werden, sind ebenfalls innen und aussen mit grossen Ziffern fortlaufend nummerirt.

Die folgende Zeichnung veranschaulicht die Anlage des Schuppens.

B. Annahme der Versandgüter.

Die zur Annahme der Versandgüter dienenden 12 Schalter sind zu je 2 zu einer Annahmebude vereinigt, deren Wände in Meterhöhe Glasscheiben enthalten, welche sowohl den Ausblick auf die Fuhrwerke, als die Waage und den Schuppen gestatten. Die Buden werden mit gewöhnlichen Oefen geheizt.

Die Güterannahme für das Privatpublikum währt von $7^1/_2$ Uhr früh bis $7^1/_2$ Uhr Abends, für den bahnamtlichen Bestätter jedoch bis 11 Uhr Abends, weil derselbe bis 8 Uhr Abends Güter abzuholen verpflichtet ist. Eine Sonderung der Güter bei der Anlieferung, getrennt für die einzelnen Schalter, findet nicht statt, es werden vielmehr an jedem Schalter Güter nach jeder beliebigen Station angenommen. Grössere Partien für eine Station werden, nachdem sie verwogen und bezettelt sind, nicht erst auf den Schuppen, sondern von der Waage aus direkt in einen bereit gestellten Wagen gefahren. In letzteren findet so bald wie thunlich Beiladung statt, worauf er alsdann zum Abgang rangirt wird.

Die Annahme der Versandgüter ist die allgemein übliche. Jeder Lademeister an den Annahmeschaltern und die Büreaubeamten sind jedoch mit einem Schuppen-Nummerirbuch ausgestattet. In demselben sind ohne Ausnahme alle Stationen (6000) eingetragen, mit welchen Köln in direktem Kartenschluss steht; ebenso enthält dasselbe die Namen aller Firmen und Spediteure, welche ihre Güter selbst abnehmen. Bei jeder dieser Bahnstationen und Firmen ist die Nummer der Schuppenstation verzeichnet, auf welcher das Gut gelagert werden muss. Diejenigen Stationen, nach denen die Güter zu verschiedenen Zeiten über verschiedene Linien dirigirt werden, sind besonders zusammengestellt und werden dadurch dem Personal geläufig. In diesem Nummerirbuch hat das Personal ein Hilfsmaterial an der Hand, welches fast alle bezüglichen Fragen entbehrlich macht, da die betreffenden Notizen täglich nach Bedarf ergänzt werden.

Auf Grund des Nummerirbuches wird in jeden Frachtbrief von dem Annahme-Lademeister die Schuppennummer mit Blaustift eingetragen; — die gleiche Nummer erhält der Beklebzettel, welcher von dem Arbeiter an der Waage jedem Frachtstück aufgeklebt wird. Der Arbeiter, welcher das Gut verkarrt, hat somit nur nach dieser auf dem Frachtstück angebrachten Nummer zu sehen und das Gut nach der betreffenden Ladestation im Schuppen zu bringen.

Nachdem die Frachtbriefe soweit fertiggestellt sind, gelangen sie ins Büreau, wo sie kartirt werden; sobald letzteres beendet ist, was stets ohne allen Zeitverlust geschehen muss, gelangen die Versandkarten nebst den zugehörigen Frachtbriefen nach dem Schuppen zurück, wo sie sortirt werden. Hier befindet sich nämlich im Büreau des Bühnenmeisters eine Stellage mit Fächern, welche genau den Lade-

stationen des Schuppens entsprechen und wie diese nummerirt und beschrieben sind. In diese Fächer werden die Papiere von einem eigens dazu beauftragten Lademeister bei Tage wie bei Nacht einsortirt. Das Gleiche geschieht mit den Begleitpapieren der Durchgangsgüter (siehe Abschnitt D letzter Absatz).

Soll ein Wagen beladen werden — was stets nur der Bühnenmeister bestimmt – so übergibt der Sortir-Lademeister sämmtliche in dem betreffenden Fach enthaltenen Papiere dem mit der Verladung betrauten Lademeister oder Vorarbeiter. Diejenigen Papiere, welche letzterem nach beendigter Einladung etwa übrig bleiben, bringt er mit entsprechender Meldung dem Sortirmeister zurück, welcher alsdann das Weitere bezüglich demnächstiger Absendung der Papiere und zugehörigen Frachtstücke veranlasst.

Die Einladung selbst erfolgt nicht nach Listen oder Ladebüchern, sondern nach den Frachtbriefen; nachdem dieselbe beendet ist, wird in einem Einlade-Kontrolbuch der Name des Lademeisters und der Arbeiter, Wagennummer, Gewicht, Bleie und Zeit der Verladung vermerkt. Hierauf gelangen die Papiere, begleitet von einer Ladeliste, in welcher der Lademeister kurz die Angaben des Einlade-Kontrolbuches wiederholt und noch die Anzahl sämmtlicher zu dem Wagen gehörenden Frachtkarten beigefügt hat, wieder in das Abfertigungsbüreau, in dem die Einladeliste vervollständigt wird, d. h. es werden die Orts- und Durchgangskarten nach Nummer, Datum, Versand- und Empfangsstation, zugleich mit dem Gewicht in die Einladeliste, eingetragen. Letzteres wird nach Orts- und Durchgangsfrachten getrennt in das Einlade-Kontrolbuch übertragen und am Ende des Tages zusammenaddirt.

Die zu einem abgehenden Zuge gehörigen Frachtkarten und Frachtbriefe werden wagenweise zusammengebunden und der Zug-Abfertigungsstelle zur Abgabe an die Zugführer überbracht. Diese Stelle ist ein Filialbüreau der Hauptabfertigung und liegt an demjenigen Punkte des Bahnhofes, von welchem die Abgangszüge ausgehen bezw. die ankommenden umrangirt werden; es besteht bei Tage wie bei Nacht aus 1 Assistent und 3 Arbeitern als Wagenbeschreiber.

C. Behandlung der ankommenden Güter.

Die Papiere der ankommenden Züge werden zunächst der soeben erwähnten Zug-Abfertigungsstelle übergeben, welche darüber einen Rangirzettel in duplo mittelst Durchpausens anfertigt. Mit der Urschrift desselben begeben sich sodann 2 Arbeiter an den Zug und beschreiben hiernach die Wagen, wobei sie gleichzeitig die Bleie revidiren, mit den Namen derjenigen Stationen, an welche die Wagen weiter laufen, sowie mit der Nummer des Geleises, in welches sie rangirt werden sollen. Das Schreiben der Rangirzettel und Beschreiben der Wagen geht in derselben Zeit von statten, in welcher der Zug fertig zum Rangiren gestellt und ausrangirt wird, so dass kein Zeitverlust entsteht. Dies ist von grosser Wichtigkeit, da täglich rund 2500 b e l a d e n e Wagen ankommen bezw. abgehen und die Anzahl der ein- und ausgehenden leeren Wagen gleichfalls eine bedeutende Höhe erreicht.

Während des Rangirens des Zuges sortirt der Assistent die Papiere zu den transitirenden Wagen nach den Hauptlinien und Stationen in Fächer, aus welchen er sie später für die abgehenden Züge wieder entnimmt. In diese Fächer sortirt er auch die ihm von der Hauptabfertigung zugesandten, im vorletzten Absatz des Abschnitts B erwähnten Orts-Versandpapiere, während die Papiere für die eigene Station, sowohl Ladungen als Stückgut, nebst dem Duplikat-Rangirzettel sofort der Haupt-Abfertigungsstelle zugestellt werden. Hier angekommen, werden sämmtliche D u r c h g a n g s - Stückgutk a r t e n mit den Nummern derjenigen Stationen des Schuppens (31—102) versehen, nach welcher das Gut beim Ausladen gefahren werden soll. Es dient hierbei neben der Leitungsvorschrift der Frachtkarte das für die Versandschalter eingeführte mehrerwähnte Nummerirbuch als Grundlage. Bei den Karten für K ö l n O r t erhält jeder einzelne F r a c h t b r i e f die entsprechende Nummer der Schuppenstation (Nr. 1 bis 30).

Die Nummerirung dieser Frachtbriefe ist überaus schwierig, da es nicht allein über 800 Firmen gibt, welche ihre Güter selbst abholen, sondern der nummerirende Beamte auch noch zu unterscheiden hat:

a) die Strassen und Stadttheile, nach welchen der bahnamtliche Bestätter die Güter anzurollen hat (die Stadt ist nämlich in 9 Bezirke eingetheilt und erhalten daher diese Frachtbriefe die Schuppen-Stationsnummern 1 bis 9);
b) die Spediteure und die Firmen, für welche jeder derselben Vollmacht zur Abfuhr besitzt (es gibt deren 10; diese Frachtbriefe erhalten daher die Schuppen-Stationsnummern 10 bis 20);
c) die übrigen tarifmässig bahnlagernd zu behandelnden Güter, welche je nach der Strecke, über welche sie angekommen sind, eingetheilt werden. Dementsprechend erhalten die Frachtbriefe von der Rhein- bezw. Lahnsteiner, Eifel-, Aachener, Clever, Mülheim a/Rh. B. M.- und Deutz-Giessener Linie die Schuppen-Stationsnummern 21 bezw. 22, 23, 24, 25, 26 und 27.

   Für jede der Nummern 21 bis 27 bestehen noch 5 Unterabtheilungen für Ballen, Kisten, Fässer, Körbe, Säcke und Eisentheile, d. h. es ist für jede dieser Art Verpackung ein Pfosten (Lagerstation) im Schuppen vorgesehen, sodass an jeder dieser 7 Nummern die betreffenden Frachtstücke, je nach ihrer Verpackungsart getrennt, gelagert sind. Ein Korb, der z. B. ab Aachen bahnlagernd eingeht, erhält bei der Ausladung am Wagen die Kreideaufschrift „24“ und wird daher von dem Arbeiter auf die Schuppenstation „24 K ö r b e“ gefahren. Auf diese Weise sind die Güter bei der Ausgabe an die Adressaten mit Leichtigkeit zu finden;
d) ferner hat der nummerirende Beamte die nach den Schuppenstationen Nr. 28 und 29 (für 2 Grossisten) und Nr. 30 (für Möbel und leicht zerbrechliche Waaren) gehörenden Frachtstücke zu unterscheiden.

Sobald die Nummerirung der Karten und Frachtbriefe beendet ist, wird zu jedem Wagen eine Ausladeliste gefertigt und mit den zugehörigen Durchgangskarten und Frachtbriefen zum Schuppen gebracht. Die für Köln Ort bestimmten Papiere verbleiben in der Hauptabfertigung und werden dort weiter behandelt.

D. Die Entladung der Güter.

Auf Grund der Ausladeliste erfolgt die Ausladung. Die Liste enthält am Kopfe einen Vordruck für die Namen des Lademeisters bezw. der Arbeiter, Zeit der Ausladung, Zugnummer, Wagennummer, Bleie und in der letzten Spalte rechts auf jeder Zeile die im Büreau vorgeschriebene Nummer der Schuppenstation. Sobald nun beim Ausladen der Arbeiter im Wagen dem Lademeister Zeichen und Nummer eines Frachtstücks zuruft, gibt dieser ihm die in der Ausladeliste vermerkte Nummer der Schuppenstation an, welche der Arbeiter auf jedem Frachtstück mit Kreide vermerkt, zugleich trägt der Lademeister in die Ausladeliste bei jedem Frachtstück den Arbeiter ein, dem das Gut zum Verkarren übergeben ist, sodass stets festgestellt werden kann, wen bei einer etwaigen unrichtigen Ablagerung die Schuld trifft. Der das Gut abfahrende Arbeiter hat nunmehr dasselbe auf die ihm so vorgezeichnete Schuppenstation zu bringen, wo es sich später bei der Ausgabe (Ortsgut) oder bei der Wiedereinladung vorfinden muss.

Ist die Entladung eines Wagens beendet, so wird dies dem Sortirlademeister gemeldet, worauf dieser die zu dem betreffenden Wagen gehörenden Transitkarten in die Fächer sortirt, aus welchen sie bei der Weiterverladung wieder entnommen werden. Ueber die Entladung der einzelnen Wagen wird ein gleiches Kontrolbuch geführt wie für die Einladung. Das aus beiden Büchern zusammengezogene Gewicht ergibt die Leistung des Tages.

E. Die Einladung der Güter.

Die Reihenfolge der Ladestationen an den Pfosten ist nach der Zeit des Abgangs der Kurszüge geordnet, sodass die Güter für diejenigen Züge, welche nach Mitternacht zuerst abfahren, an denjenigen Pfosten lagern, welche den Einladeschaltern zunächst liegen, während diejenigen Güter, welche zuletzt zur Einladung gelangen, sich an der hintersten Pfostenreihe, von den Einladeschaltern an gerechnet, befinden. Die Arbeiter haben daher beim Einladen in die Wagen stets freien Platz vor sich, sodass sie nicht durch die erst später zur Verladung gelangenden Frachtstücke in der Bewegung behindert werden.

Abgesehen von den Kurswagen, welche stets zur bestimmten Zeit geladen werden müssen, wird sowohl bei Tage als bei Nacht stets sofort ein Wagen geladen, sobald sich für eine Station eine hinreichende Menge Gut angesammelt hat. Hierdurch wird der Lagerraum an den Pfosten möglichst frei gehalten, da das Ausladen fast niemals aufhört.

F. Allgemeines.

Aus vorstehender Darstellung ergibt sich, dass die Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes auf dem Schuppen hauptsächlich von der richtigen Nummerirung der abgehenden wie ankommenden Frachtbriefe, Frachtkarten und Frachtstücke abhängt, da durch dieselbe erreicht wird, dass jedes Frachtstück auf dem dafür bestimmten Platze gefunden werden muss. Bei längerer Uebung eignen sich sowohl Beamte als Arbeiter die Nummern leicht an, sodass sie die häufiger vorkommenden auswendig wissen; für die selteneren bietet das Nummerirbuch vollständigen Anhalt. Es geht daraus hervor, dass es von grosser Wichtigkeit ist, ein ständiges Arbeiterkorps zu beschäftigen und das Wechseln der Arbeiter möglichst zu vermeiden.

Ungeachtet der anscheinenden Komplizirtheit der Manipulationen greifen doch alle zweckmässig ineinander, sodass die Arbeit sich ohne viel Geräusch und Kommandos glatt und rasch vollzieht; es herrscht denn auch auf dem Schuppen eine grosse Ruhe, wozu auch das Fahren auf dem mit Eisenplatten belegten Boden viel beiträgt.

Die Leistungen der Arbeiter einschl. der Aufsichtsbeamten und Lademeister betragen durchschnittlich pro Kopf und Tag 4,5 t. Berücksichtigt man, dass das Versandgut erst angenommen, dann auf den Schuppen gefahren, später wieder ausgesucht und eingeladen werden muss, ferner dass das angekommene Gut erst ausgeladen, auf seine Lagerstelle verbracht und dann wieder ausgegeben bezw. das Durchgangsgut wieder eingeladen, jedes Frachtstück also 2 Mal behandelt wird, diese zweimalige Behandlung jedoch nur als eine in Rechnung gestellt wird, so wären die täglich erreichten 4,5 t pro Kopf eigentlich für 9 Bruttotonnen zu rechnen.

Die erreichte Leistung ist nur dem beim Bau des Schuppens angewandten System der Vereinigung des Versands, Empfangs und der Umladung, sowie sonstigen technischen Anordnungen zuzuschreiben.

An jedem Morgen, wenn die Einladung beendet, findet durch einen Lademeister eine Aufnahme bezw. Revision der Versand-Lagerstellen Nr. 31 bis 102 statt, indem die noch vorhandenen Frachtstücke mit den Papieren verglichen und etwa verfahrene auf die richtige Station gebracht werden. Bei der Masse Güter kommt es immerhin vor, dass durch Unachtsamkeit der Arbeiter Frachtstücke verfahren oder beim Einladen zurück gelassen werden, oder auch dass Papiere zurück bleiben, während das Gut richtig verladen wurde. Die Regelung erfolgt sofort durch das in folgendem Absatz näher beschriebene Recherchenbüreau. Ferner findet an jedem Mittwoch von 7 bis 9 Uhr Morgens eine gleiche Revision des ganzen Schuppens statt; während dieser Zeit ruht die Güterannahme und Ausgabe, sowie die Einladung soviel wie möglich.

Der Wechsel der Arbeiter usw. vom Tages- zum Nachtdienst erfolgt alle 14 Tage Dienstag Mittags.

G. Personal.

Die spezielle Aufsicht über die Arbeiter auf allen Schuppen, dem Zollhof und Freiladeplatz untersteht einem Güterexpedienten, welchem auch die Regulirung aller Anstände bei der Annahme usw., sowie der Ladefehler der eigenen wie fremden Stationen obliegt. Zur Bearbeitung der hierüber zu pflegenden Korrespondenzen besteht ein besonderes „Recherchenbüreau" aus 9 Beamten, welches sich auf dem Schuppen befindet, unter Leitung des vorgenannten Expedienten. Im letzten Jahre wurden durch dasselbe 61 670 Schriftstücke verarbeitet. — Die Leitung der Arbeiten im Centralschuppen untersteht bei Tage einem Assistenten, bei Nacht einem Lademeister.

Für den Dienst auf dem Schuppen sind im ganzen vorhanden: 1 Güterexpedient, 9 Büreaubeamten und Gehilfen für das Recherchenbüreau, ferner als Bühnenmeister bei Tag 1 Assistent, bei Nacht 1 Lademeister, sowie 15 (Nachts 7) Lademeister und Aspiranten, 11 (18) Vorarbeiter und 40 (37) Arbeiter.

Diese verarbeiteten im Oktober 1893 18 526 t, mithin täglich 617 t oder pro Kopf 4,47 t. Am 28. Oktober sogar 743 bezw. 5,09 t.

Wie bereits vorher erwähnt, wird das ausgeladene wie eingeladene Gewichtsquantum täglich zusammengerechnet und ergibt, dividirt durch die Anzahl des darauf verwendeten Personals, die pro Kopf erreichte Leistung.

Diese Einrichtung ist aus dem früher in Köln bestandenen Akkord-Arbeitssystem aus dem Grunde beibehalten worden, weil sie dem Vorgesetzten mit wenig Mühe eine Beurtheilung der Geschäftslage und eine zuverlässige Prüfung darüber ermöglicht, ob rationell gearbeitet wird, bezw. zuviel Kräfte vorhanden sind. Die Zusammenstellung der Leistungen geschieht für das Ladepersonal täglich und für das Büreaupersonal monatlich an Hand der „Anleitung für den Stations- und Expeditionsdienst zur Veranschlagung der erforderlichen Arbeitskräfte und Materialien (Akkord-Arbeitssystem) von W. Fenten, Eisenbahn-Betriebsinspektor beim Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Köln-Düren, Verlag von J. F. Bergmann in Wiesbaden." Diese Anleitung hat sich sehr gut bewährt.

Die gebildeten Ladeschachte bestehen sowohl bei der Annahme wie Ausgabe, Aus- oder Einladung aus 1 Lademeister oder Vorarbeiter und 2 Arbeitern; mehr Arbeiter einem Schacht zuzutheilen hat sich als unzweckmässig erwiesen. Den Ladeschachten sind nicht etwa bestimmte Arbeiten überwiesen, sondern sie arbeiten völlig durcheinander, d. h. dieselben Leute werden bald an der Annahme, bald an der Ausgabe, Einladung oder Ausladung verwendet, je nachdem die Arbeit dies erfordert. Die Anlage ermöglicht es, die Arbeiter unausgesetzt, sei es mit Einladen oder Ausladen zu beschäftigen, sodass sie niemals auf Arbeit zu warten brauchen; hierin ist auch die relativ hohe Ausnutzung der Kräfte begründet.

Um noch schliesslich einen Ueberblick vom ganzen Geschäftsumfang zu geben, sei erwähnt, dass das Personal der Hauptabfertigung einschl. der bereits erwähnten Zug-Abfertigungsstelle, jedoch ausschl. des Recherchenbüreaus aus folgenden Personen besteht: 1 Vorsteher, 3 Güterexpedienten, 39 Beamten, 44 Gehilfen und 6 Boten (Büreaudiener usw.), welche im letzten Jahre verarbeitet haben:

	598 969	Versand-Frachtbriefe,
	515 825	Empfangs-Frachtbriefe,
	469 816	Durchgangs-Frachtbriefe (Stückgut-Umladung),
	912 500	Durchgangs-Frachtbriefe (Wagenladungen)
zusammen	2 497 110	Frachtbriefe und 124 396 Schriftstücke.

Franke.
Güter-Expeditionsvorsteher — Köln.

Die Langen'sche Schwebebahn.

Der Ingenieur und Geheime Kommerzienrath Eugen Langen in Köln ist kürzlich mit einem neuen Stadtbahnsystem in die Oeffentlichkeit getreten, welches er Schwebebahn nennt. Dasselbe hat gewisse Aehnlichkeiten mit den Seilbahnen oder Luftbahnen in gewerblichen Betrieben, auch mit der Lartigueschen einschienigen Bahn, ist aber am nächsten verwandt mit der elektrischen Stadtbahn zu St. Paul (Minnesota) in Nordamerika. Dort besteht die Bahn aus einer Reihe eiserner Gitterpfosten, welche auf Konsolen links und rechts je einen Längsträger stützen, auf dessen Obergurt je eine Laufschiene liegt. Jede Laufschiene dient für eine Fahrtrichtung. Die Fahrzeuge hängen unter den Längsträgern, indem sie sich mittelst bügelförmiger Hängeeisen auf die betreffende Laufschiene stützen. Diese Bügel laufen nämlich mittelst Räder auf der genannten Schiene und werden zugleich durch ein geneigtes Räderpaar am Untergurt der Längsträger geführt; sie tragen zugleich die Elektromotoren, denen die Schienen den Strom zubringen.

Die Langen'sche Schwebebahn ist einfacher und sicherer konstruirt. Auch sie wird im allgemeinen von einer Stützenreihe getragen. Die eisernen Stützen stehen in einem Abstande von 20 bis 25 m und haben einen kastenförmigen Querschnitt von 50 bis 75 cm Seitenlänge. Vielleicht lassen sich die letztgenannten Abmessungen noch verringern. Je nachdem die Bahn eingeleisig oder zweigeleisig sein soll, sind am Haupte der Stützen Konsolen nach einer oder nach beiden Seiten ausgekragt, welche einen nach unten geöffneten kastenförmigen Gitterbalken tragen. Auf den beiden Untergurten des letzteren ruhen in etwa 60 cm Abstand die Laufschienen, welche das Bahngeleise bilden. Im Gegensatz zu dem einschienigen Lartigue'schen Geleis ist also das Langen'sche Geleis zweischienig und deshalb unvergleichlich sicherer. Zwei Laufkatzen, als Drehgestelle ausgebildet und die Elektromotoren tragend, bewegen sich in etwa 8 m Abstand auf jedem Geleis innerhalb des Gitterbalkens. Von jeder Laufkatze hängt ein federnder Zapfen herunter, welcher ein Querstück trägt. Die Querstücke sind zu einem Gestell verbunden, an welchem der Wagen hängt. Da der Boden des Wagens, um den übrigen Verkehr nicht zu stören, etwa 5 m über der Strasse schweben muss, so erhalten die Stützen eine Höhe von ungefähr 8 m. In dieser Höhe bilden allein die Gitterbalken, möglichst leicht konstruirt, den in der Luft schwebenden Bahnkörper. An Leichtigkeit der Erscheinung und an der Geringfügigkeit des Materialbedarfs kann sich deshalb kein anderes Stadtbahnsystem mit der Langen'schen Schwebebahn messen. Zwar müssen die Stützen sehr vorsichtig und stark im Erdboden gegründet und verankert werden, um den seitlich wirkenden Kräften, besonders dem Winddruck, das Gleichgewicht zu halten; dennoch aber ergibt die statische Berechnung ein so geringes Eisengewicht, dass die Gesammtkosten eines Kilometers Bahnlinie sehr viel weniger als diejenigen der üblichen Hochbahnsysteme betragen. Zweifelhaft mag auf den ersten Blick die Sicherheit vor Unfällen erscheinen. Die nähere Erwägung aber zeigt, dass die Fahrsicherheit grösser ist als bei den frei über dem Geleis laufenden Bahnwagen gewöhnlicher Art. Bei letzteren bedeutet auf Hochbahnen eine Entgleisung die allergrösste Unfallgefahr. An der Langenschen Schwebebahn ist eine Entgleisung im land-

läufigen Sinne nicht möglich; Unfälle sind nur beim Bruch einer Achse, eines Rades, eines Federzapfens, eines Gestelltheiles denkbar. Der Absturz eines Wagens wird aber auf alle Fälle verhindert durch die bei jedem an irgend einem Konstruktionstheil eintretenden Bruch schwerer Art selbstthätig in Funktion tretenden Sicherungen. Gegen zu starkes Pendeln der Wagen sichern zudem die an den Aufhängebügeln angebrachten Gleitrollen.

Der Antrieb geschieht mittelst eines elektrischen Stromes von etwa 500 Volt Spannung, welcher innerhalb des Gitterträgers den Elektromotoren so zugeführt wird, dass eine federnde Rolle an der Drahtleitung mit geringem Druck entlang streift. Der Maschinist oder Kutscher steht an dem einen Ende des Wagens; er führt durch Schalthebel mehr oder weniger Strom den Motoren zu, kann die Stromzufuhr auch plötzlich unterbrechen oder umkehren. Die Fahrgeschwindigkeit lässt sich so aufs einfachste regeln, Stillstand fast unmittelbar hervorrufen.

Die Haltestellen können entweder auf offener Strasse und auf freien Plätzen oder in Häusern angeordnet werden. Im ersteren Falle sind auf der Bürgersteigfläche oder auf abgetrennten Inseln der Platzfläche eiserne Gerüste von etwa 5 m Höhe zu errichten, zu welchen Freitreppen hinaufführen. Der Wagen der Schwebebahn fährt genau an der Plattform des Gerüstes an, sodass das Ein- und Aussteigen bequem von statten geht. Wegen des Raumbedarfs sind solche Haltestellen, welche leicht mit kleinen Wartehallen vereinigt werden können, nur auf breiten Strassen und Plätzen herstellbar. Bei engeren Verhältnissen soll zum Ein- und Aussteigen der Balkon eines Hauses benutzt werden, an welchem der schwebende Stadtbahnwagen vorfährt. In diesem Hause befindet sich nämlich auf dem ersten Stockwerk der Wartesaal mit einem Balkon von entsprechender Ausdehnung. Eine derartige Benutzung als Stadtbahnstation führt dem Hause einen nutzbringenden Verkehr zu, sodass dasselbe für mancherlei Geschäfte in erhöhtem Maasse sich eignen wird. Die Einrichtung von Haltestellen für zweigeleisige Schwebebahnen ist nicht so ganz leicht, wie vorstehend beschrieben; aber die Schwierigkeiten lassen sich doch lösen.

Die Fahrgeschwindigkeit auf der Langen'schen Schwebebahn kann, weil unabhängig vom sonstigen Verkehr, auf ein hohes Maass gesteigert werden. 30 bis 40 km in der Stunde sind jedenfalls ganz unbedenklich: das ist die dreifache Geschwindigkeit der Strassenbahnen. Steigungen von 1:10 bilden für die Elektromotoren, da sämmtliche Laufachsen angetrieben werden, keine Schwierigkeit. Kurven von 10 m Halbmesser werden wegen des geringen Radstandes der Laufkatzen leicht durchfahren. Die Bahn kann also um eine rechtwinkelige Strassenecke biegen. Dabei ist die Fahrt unvergleichlich sanfter als auf den gewöhnlichen Bahngeleisen. Die Kreuzung zweier Linien in verschiedener Höhenlage ist durch die Erhöhung der einen Stützenreihe leicht zu bewerkstelligen; auch Kreuzungen in gleicher Ebene sind ausführbar. Gebricht es an freiem Raum, um 2 Geleise nebeneinander, also links und rechts von der Stützenreihe, anzubringen, so können mittelst Erhöhung der Stützen die beiden Geleise ebensowohl übereinander angeordnet werden; für die Bildung der Haltestellen ist dies eine bedeutende Erleichterung.

Dem Vernehmen nach ist die langgestreckte Doppelstadt Elberfeld-Barmen gegenwärtig im Begriff, der Anlage einer Schwebebahn der Wupper entlang näher zu treten. Für den starken Längsverkehr im gewerbreichen Wupperthal, wo ästhetische Rücksichten nicht in erster Linie in Frage kommen, ist kaum eine einfachere, zweckmässigere und weniger kostspielige Stadtbahnanlage auffindbar als die Langen'sche Schwebebahn, die sich bei zweigeleisigem Bau für 1 km schwerlich auf höher als 250—300 000 *M.* stellen wird.

Eine kurze Strecke dieser Schwebebahn ist gegenwärtig auf dem Fabrikhofe der an der Bauausführung betheiligten Wagenbauanstalt von van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz von dem Konstrukteur des Geheimrath Langen, dem Regierungsbaumeister Wilhelm Feldmann, fertig aufgestellt und in Betrieb gesetzt. Zwar ist dieses Probestück wenig geeignet, von der Erscheinung und dem Betriebe einer Stadtbahnstrecke ein richtiges Bild zu liefern; denn die Bahn hat die Grundrissgestalt eines länglich zusammengedrückten Ringes erhalten. Die Pfostenstellung kommt deshalb dem Auge gehäuft und beengend vor und ein flotter Lauf des elektrisch betriebenen Wagens in gerader oder annähernd gerader Richtung ist nicht möglich. Die Laufkatzen müssen sich immer wieder durch die engen 10 m-Kurven bewegen, welche den Ring schliessen. Auch ist die architektonische Ausbildung der Stützen, der Gitterträger und der Wagen keineswegs vollkommen. Es handelt sich vielmehr um einen mehr oder weniger rohen Versuch und um den Beweis, dass „das Ding geht". In diesem Sinne ist Versuch und Beweis durchaus gelungen und das Probestück der Schwebebahn eine sehr bemerkenswerthe Erscheinung auf dem in der Entwickelung begriffenen Gebiete des Stadtbahnwesens. Z.

Aus dem Deutschen Reich.

Der Preussische Staatshaushalts-Etat für 1894/95.

Der Etat für 1894/95 schliesst in Einnahme und Ausgabe mit 1 949 649 391 *M.* ab; es entfallen auf die dauernden ordentlichen Ausgaben 1 891 612 410 *M.*, auf die ausserordentlichen 58 036 981 *M.*, zusammen also 1 949 649 391 *M.* Ausgaben, denen als ordentliche Einnahmen des Staates 1 879 499 391 *M.* gegenüberstehen, so dass also der Fehlbetrag auf 70 200 000 *M.* sich beläuft, dessen Deckung zunächst durch Aufnahme einer Anleihe in Aussicht genommen ist.

Die Einnahmen weisen gegen den laufenden Etat ein Mehr von 43 936 131 *M.*, die ordentlichen Ausgaben ein Mehr von 47 509 155 *M.*, die ausserordentlichen ein Mehr von 8 826 976 *M.* auf. Der Fehlbetrag, der sich im Jahre 1893/94 auf 57 800 000 *M.* und bei dem jetzigen Voranschlag auf 70 200 000 *M.* beläuft, ist für 1894/95 um 12 460 000 *M.* grösser als im laufenden Jahre.

Die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung sind veranschlagt auf 963 751 676 *M.* gegen 938 732 081 *M.* im Vorjahre (+ 25 019 595 *M.*), die dauernden Ausgaben auf 595 996 943 *M.* gegen 600 452 589 *M.*, die Ueberschüsse auf 367 754 733 *M.* gegen 338 279 492 (+ 29 475 241) *M.* Zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld und zur Ausgleichung eines Einnahmeausfalles im Staatshaushalt sind in Rechnung zu stellen 212 197 940 *M.* und es verbleibt demnach ein Ueberschuss von 155 556 792 *M.* Dieser Ueberschuss ist von der Eisenbahnkapitalschuld abzuschreiben. Verwendet werden davon zur planmässigen Tilgung der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen Schulden 5 577 509 *M.*, zur ausserordentlichen Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen 20 158 450 *M.* und zur Deckung anderweiter etatsmässiger Ausgaben des Rechnungsjahres 1894/95 129 820 834 *M.*

An einmaligen und ausserordentlichen Ausgaben behufs Erweiterung von Bahnhöfen ausser den ferneren Raten für bereits genehmigte Arbeiten sind in Ansatz gebracht für Itzehoe 150 000 *M.*, für Pasewalk 150 000 *M.*, für Tempelhof 100 000 *M.*, für Myslowitz 150 000 *M.*, für Präsident 340 000 *M.*, für Barmen 100 000 *M.*, für Triptis 100 000 *M.*, für Frankfurt a/M. 100 000 *M.*, für Oberröblingen am See 60 000 *M.*, für Brandenburg 150 000 *M.* Ferner sind erstmals eingestellt zur Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Schlesischen Güterbahnhofe zu Berlin 147 000 *M.*, zur Herstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Kreuzburg-Lublinitz-Tarnowitz 2 000 000 *M.*, zur Einrichtung elektrischer Beleuchtung auf den Bahnhöfen in Königsberg i. P. und in der Hauptwerkstatt Ponarth 185 000 *M.*, zur selbständigen Einführung der Bahn Stolberg-Walheim in den Bahnhof Walheim 200 000 *M.*, zur Herstellung neuer Verbindungen zwischen der früheren Rheinischen und der früheren Bergisch-Märkischen Bahn östlich vom Bahnhof Neissen 300 000 *M.*, zum Ausbau des Bahnhofes Schalke (Rh.) und zur Herstellung einer Verbindung desselben mit der Strecke Caternberg-Bismarck 500 000 *M.*, zur Herstellung einer Verbindung zwischen den Bahnhöfen Dorstfeld und Dortmunderfeld 142 000 *M.*, zur Erweiterung der Geleisanlagen auf dem Bahnhofe Barmen-Wichlinghausen 170 000 *M.*, zur Herstellung des zweiten Geleises auf den Strecken Ronsdorf-Lennep 396 000 *M.*, Ottbergen-Wehrden 200 000 *M.*, Buxtehude-Stade 500 000 *M.*, Güsten-Aschersleben 200 000 *M.*, zur Verstärkung der 5 grossen Ueberbauten der Elbbrücke bei Hämerten 351 000 *M.*, zur Herstellung elektrischer Sicherungsanlagen 750 000 *M.* und als Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben 2 500 000 *M.* Im ganzen sind an ausserordentlichen Ausgaben für 1894/95 vorgesehen 20 865 000 *M.* gegen 19 834 750 *M.* im Vorjahre.

Der Gesetzentwurf, betreffend die rechtswirksame Verpfändung von Bahneigenthum,

welcher in der Thronrede angekündigt wurde, soll die Rechtsverhältnisse des Eisenbahnunternehmers als Schuldners im Kreditverkehr, sowie insbesondere feststellen, in welchem Maasse bei dem die einheitliche Erhaltung der Eisenbahn fordernden öffentlichen Interesse die Eisenbahn zu einem Gegenstande des rechtlichen Verkehrs und zur Grundlage eines gesicherten Kredits des Eisenbahnunternehmers gemacht werden kann. Dieses Ziel soll dadurch erreicht werden, dass die einzelnen die Eisenbahn ausmachenden Gegenstände so lange der Verfügungsfreiheit des Eigenthümers entzogen bleiben, als sie für die Erhaltung des Eisenbahnunternehmens erforderlich sind, und dass dem Gläubiger des Eigenthümers bestimmte Rechte

an diesem eingeräumt werden. Es soll in erster Linie die Möglichkeit eines Realkredits durch ein Pfandrecht an der Eisenbahn herbeigeführt werden. Diese Möglichkeit bestand bisher nicht, weil es zu einer Verpfändung des unbeweglichen Vermögens der Eisenbahn der Eintragung in das Grundbuch bedarf, für den Eisenbahnkörper aber ein Grundbuch nicht vorhanden ist. Zu diesem Zwecke nimmt der Gesetzentwurf die Errichtung von Bahngrundbüchern in Aussicht. Ausserdem trifft der Entwurf Anordnungen für den Fall, dass die Pfandgläubiger in nothwendiger Folge des ihnen eingeräumten Pfandrechts von der Zwangsvollstreckung Gebrauch machen wollen und müssen. Auch enthält die Vorlage Bestimmungen zur Sicherstellung der Besitzer von Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber. Die Nothwendigkeit einer gesetzlichen Regelung der in Rede stehenden Angelegenheit ergibt sich daraus, dass in Preussen noch gegen 4000 km Privatbahnen vorhanden sind und das Kleinbahngesetz eine grosse Vermehrung dieses Bestandes in Aussicht stellt, das Kleinbahnwesen aber bisher nicht in erwünschter Weise gefördert werden konnte, weil die Kapitalisten eine genügende Sicherheit vermissten.

Unfälle im Monat November 1893.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschl. Bayerns — im Monat November 1893 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 24 Entgleisungen und 22 Zusammenstösse in Stationen und 259 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 277 Personen verunglückt, sowie 62 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 177 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 19 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, auf die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, 1 Verletzung auf die Main-Neckarbahn, 3 Verletzungen auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, je 5 Verletzungen auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Magdeburg und Berlin, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover und 1 Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 40 getödtet und 187 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 13 getödtet und 13 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 34 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34776.71 km Betriebslänge und 1013881298 geförderten Achskilometern) 294 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn, in dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln und auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2543,22 km Betriebslänge und 32606826 geförderten Achskilometern) 23 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Stargard-Cüstriner Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Seit dem 15. d. Mts. gelangen auf der zwischen Wriezen und Jädickendorf belegenen Haltestelle Alt-Mädewitz auch Leichen und Fahrzeuge zur Abfertigung. Ausgeschlossen bleiben solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, wie schwerwiegende Fahrzeuge (Lokomobilen, Künstlerwagen usw.). Gleichzeitig ist die auf der genannten Haltestelle hinsichtlich des Frankaturzwanges und der Nachnahmebelastung bestehende Beschränkung aufgehoben worden.

Der an der Bahnstrecke Angermünde-Prenzlau zwischen den Stationen Wilmersdorf U/M. und Seehausen U/M. belegene Haltepunkt Warnitz wird am 25. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 20. d. Mts. ist die Station Barmen-Loh auch für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eröffnet worden. Die Station hat unmittelbare Schienenverbindung mit den Schlachthausanlagen der Stadt Barmen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Februar d. J. wird die an der Linie Leipzig-Dresden zwischen den Haltepunkten Paunsdorf und Sommerfeld errichtete Haltestelle Engelsdorf für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die zwischen den Stationen Holzwarden und Rodenkirchen gelegene Haltestelle Sürwürden, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Vieh- usw. Verkehr eingerichtet war, ist am 1. d. Mts. auch für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Wagenladungsgütern nach und von dieser Haltestelle bleibt bis auf weiteres noch ausgeschlossen.

Güternebenstellen.

Am 1. Februar d. J. gelangt die Güternebenstelle in Proskau bei Oppeln (Direktionsbezirk Breslau) zur Aufhebung

Preussische Staatseisenbahnen.

Unterbringung von Handgepäck in den Personenwagen.

Es wird darüber geklagt, dass Handgepäck in den Personenwagen zuweilen in einer die Mitreisenden belästigenden oder gefährdenden Weise untergebracht wird. Das letztere gilt besonders von Koffern und Kisten mit scharfen Kanten und von anderen schweren Gegenständen, welche bei nicht sorgfältiger Unterbringung auf den Gepäckbrettern und in den Gepäcknetzen während der Fahrt herabstürzen und mitreisende Personen leicht gefährden können.

Unter Hinweis auf die Zusatzbestimmung 1 zu § 28 der Verkehrsordnung, nach welchem jeder Reisende nur auf den über oder unter seinem Sitzplatz befindlichen Raum zur Unterbringung von Handgepäck Anspruch hat, hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten mittelst Erlass vom 22. Dezember 1893 die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, die über die Mitnahme von Handgepäck in den Personenwagen bestehenden Vorschriften den Stations- und Zugbeamten in Erinnerung zu bringen und letztere anzuweisen, soweit möglich, auch darauf zu achten, dass bei Unterbringung des Handgepäcks in den Personenwagen auf die persönliche Sicherheit der Mitreisenden die erforderliche Rücksicht genommen wird.

Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel.

Im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen untereinander, im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, im Reichsbahn-Staatsbahnverkehr, sowie im Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen tritt der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel hinsichtlich der unter 2a—c der Tarifausgabe vom 10. September 1893 aufgeführten Artikel am 1. Juli d. J. ausser Kraft. Mit demselben Tage wird auch die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % für Sendungen nach den Nothstandsbezirken — vergl. IV. der obenbezeichneten Tarifausgabe — in betreff der sämmtlichen Artikel des Ausnahmetarifs, sowohl der unter Nr. 1 als auch der unter Nr. 2 benannten, aufgehoben. Dagegen bleibt für die unter 1 der Tarifausgabe aufgeführten Artikel (Torfstreu und Torfmull, Streutorf und Holzsägespäne), sowie für den später unter der gleichen Nummer aufgenommenen Artikel „Haidekraut“ der ursprünglich festgesetzte Geltungstermin (1. September 1894) bestehen.

Obsttransport auf den Württembergischen Staatseisenbahnen im Herbst 1893.

In den Monaten September, Oktober und November 1893 sind auf den Württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 3057 Wagenladungen Obst zu 10000 kg eingelaufen (1892: 4570, 1891: 7004). Von den angekommenen Wagen fallen auf Stuttgart 804, Ulm 271, Cannstatt 189.

Frachtbrief-Duplikate.

Von Interessenten ist seit Einführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr wiederholt auf die beträchtliche Belastung hingewiesen worden, welche für die Versender mit der durch Art. 8 dieses Uebereinkommens ihnen auferlegten Verpflichtung zur Ausstellung von Frachtbrief-Duplikaten verbunden ist. Das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft wird an zuständiger Stelle beantragen, jene für den Verkehr mit dem Auslande jetzt obligatorische Beibringung von Frachtbrief-Duplikaten

zu einer fakultativen zu gestalten, wie sie es für das der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands unterstellte Gebiet schon heute ist.

Coblenzer Strassenbahn.

Nach dem Geschäftsberichte sind im Jahre 1893 auf den Linien der Gesellschaft 802 275 Personen befördert und hierfür 105 928 *M.* vereinnahmt worden.

Die Gesammteinnahmen betrugen 118 493 *M.* (gegen 109 045 *M.* im Vorjahre) und der Ueberschuss 26 404 (19 557) *M.*, welcher die Vertheilung einer Dividende von 4 % gestattet.

Die Aachen-Burtscheider Pferdeeisenbahn-Gesellschaft

beabsichtigt den elektrischen Betrieb einzuführen. Die Konzession ist auf 25 Jahre verlängert worden.

Hamburg-Altonaer Pferdeeisenbahn.

In der am 13. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Aufsichtsraths wurde beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 20 % gegen 17 % im Vorjahre in Vorschlag zu bringen.

Rhein-Weser-Elbekanal.

Der Kanalausschuss des Hannoverschen Kanalvereins und Vertreter der Städte und Handelskammern Bremen, Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim, Osnabrück und anderer betheiligter Orte haben beschlossen: I. Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, den Gesetzentwurf, betreffend die Erbauung des Mittellandkanals und der Zweigkanäle desselben gleichzeitig mit dem Gesetzentwurf, betreffend die Erbauung des Kanals Dortmund-Rhein dem Landtage vorzulegen. II. Wenn die Königliche Staatsregierung glaubt, auf der Forderung einer Vorausleistung der Interessenten für die Ausführung des Kanals bestehen zu müssen, so empfiehlt es sich, dieserhalb folgendes zu bestimmen: 1. Der seitens der Interessenten zu leistende Beitrag besteht darin, dass dieselben für einen höchstens 20 000 000 *M.* betragenden Theil des ganzen Anlagekapitals zuzüglich der Grunderwerbskosten für die in jenem Betrage noch nicht berücksichtigten Zweigkanäle die Garantie dafür übernehmen, dass die zur Zahlung gelangenden Kanalabgaben eine 3,5 % Verzinsung des Anlagekapitals ergeben. So weit und so lange die Abgaben eine höhere Verzinsung des Anlagekapitals als 3,5 % ergeben, kommt der Mehrertrag für 25 000 000 *M.* den Interessenten zu gute. Diese Zinsgarantie und die Betheiligung der Interessenten an den Erträgen der Abgaben tritt erst 2 Jahre nach Inbetriebnahme des Kanals in Kraft. 2. In dem Gesetze ist zu bestimmen, dass für den auf Preussen entfallenden Theil des Betrages von 20 000 000 *M.* den Provinzen Westfalen, Hannover, Hessen und Sachsen — einer jeden für den von der Königlichen Staatsregierung nach Anhörung der Provinziallandtage zu bestimmenden Antheil — die Garantie für eine 3,5 % Verzinsung dieses Theilbetrages (unter Betheiligung an den 3,5 % übersteigenden Erträgen der Abgaben) obliegt. 3. Es ist die Möglichkeit zu eröffnen, dass der von den Provinzialvorständen auf Grund ihrer Garantie etwa zu leistende Zuschuss von diesen durch eine Mehrbelastung der Kreise, von den Kreisen durch eine Mehrbelastung der Gemeinden und von letzteren durch eine Mehrbelastung der betheiligten Gemeindeangehörigen in Gemässheit der Bestimmungen des § 110 der Provinzialordnungen, § 13 der Kreisordnungen und § 20, 91 des Kommunalabgaben-Gesetzes wieder eingezogen werden kann.

Regulirung der Unterelbe.

Die Bürgerschaft von Hamburg genehmigte in der Sitzung vom 17. d. Mts. ohne Debatte den Antrag des Ausschusses auf Bewilligung von 4 566 000 *M.* für die Regulirung des Fahrwassers der Unterelbe.

Oderkanalisirung.

Die Kanalisirung der oberen Oder wird in diesem Jahre, falls nicht besonders ungünstige Wasserstände eintreten, soweit vollendet werden, dass für 1895 nur die Herstellung eines Theiles der Entwässerungsanlagen verbleibt und die gesammte Strecke von Kosel bis zur Neissemündung im Jahre 1895 dem Grossschiffahrts-Verkehr übergeben werden kann.

Aus Frankreich.

Die 6 grossen Gesellschaften in 1892.

Der „Moniteur des intérêts matériels" hat, gestützt auf amtliche Angaben, die Betriebsergebnisse der 6 grossen Eisenbahngesellschaften (Nord-, Ost-, West-, Orléans-, Mittelmeer- und Südbahn) zusammengestellt; von den Endergebnissen theilen wir folgendes mit: Bei einer Ausdehnung von 32 094 km hatten die Gesellschaften Ende 1892 einen Fahrpark von 9 051 Lokomotiven, 21 565 Personen- und 244 392 Güterwagen. Aufgebracht war ein Anlagekapital von 12 740 831 474 Frcs. (gegen 12 315 634 750 Frcs. im Vorjahre), und zwar 1 461 162 076 (1 461 162 076) Frcs. durch Antheilscheine, 10 934 944 808 (10 529 286 027) Frcs. durch Schuldverschreibungen und 344 724 590 (325 186 647) Frcs. durch Beihilfen. Verausgabt waren von von dem Anlagekapital 12 322 413 987 (12 154 065 472) Frcs., und zwar 10 375 878 008 (10 353 078 183) Frcs. für die Bahnanlage und 1 946 535 979 (1 800 987 289) Frcs. für Betriebsmittel. Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1892 (1891) auf 1 105 988 541 (1 111 989 730) Frcs., von denen 440 342 800 (432 752 148) Frcs. auf den Schnellverkehr (Grande Vitesse), 643 912 537 (660 704 640) Francs auf den Frachtgutverkehr (Petite Vitesse) und 21 233 205 (18 522 942) Frcs. auf verschiedene Quellen entfielen. Die Betriebsausgaben erforderten für die allgemeine Verwaltung 46 446 213 (44 330 241) Frcs., für den Betriebsdienst 205 570 776 (200 097 005) Frcs., für Zugförderung und Werkstätten 205 525 931 (203 130 386) Frcs., für Bahnunterhaltung und -Bewachung 109 913 973 (122 527 420) Frcs. und für verschiedene Zwecke 20 265 039 (1 119 841) Frcs., im ganzen also 587 721 932 (571 204 893) Frcs. Es verblieb demnach ein Betriebsüberschuss von 518 266 609 (540 784 837) Frcs., dem auf Grund der Zinsengewähr 86 065 927 (51 998 769) Frcs. an Zuschüssen des Staats hinzutraten und 604 960 803 (613 976 322) Frcs. ergaben. Nach Bestreitung der Lasten im Betrage von 475 504 227 Frcs. standen zur Verfügung der Antheilhaber noch 147 757 865 Frcs., von denen 147 558 567 (150 014 935) Frcs. als Gewinn vertheilt, 3 544 845 Frcs. zur Tilgung von Antheilscheinen verwendet und 281 351 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden.

Der Rückgang des Betriebsüberschusses von fast 541 auf 518 Millionen Francs ist sehr erheblich und sticht um so mehr in die Augen, wenn man erfährt, dass das Netz der 6 grossen Gesellschaften im Jahre 1884, dem ersten Betriebsjahr nach Abschluss der Verträge von 1883, bei einer Ausdehnung von kaum 26 300 km bereits einen Ueberschuss von 482 Millionen Francs erzielte. Unter diesen Umständen kann man sich nicht wundern, dass die Zuschüsse des Staates auf Grund der Zinsengewähr von 52 auf 86 Millionen Francs gestiegen sind, so dass sich die Gesammtschuld der Gesellschaften gegenüber dem Staate Ende 1892 bereits auf 449 404 256 (gegen 363 338 329 Frcs. Ende 1891) belief. Wenn man nur die finanziellen Ergebnisse betrachtet, könnte man das Eisenbahngewerbe in Frankreich für sehr einträglich halten; denn auf das Grundkapital von 1 461 Millionen Francs entfiel ein Gewinn von 147,75 Millionen Francs oder 10 %. Zieht man aber von dem Gewinn die Zuschüsse des Staates ab, so ermässigt sich der eigentliche Ertrag auf 61,75 Millionen Francs oder 4,25 %; noch ungünstiger würde sich aber die Rechnung gestalten, wenn man die Nordbahn, welche keine Zuschüsse vom Staate beansprucht und trotzdem einen Gewinn von fast 10 % erzielt, mit ihrem Grundkapital von fast 232 Millionen Francs ausscheiden wollte.

Allgemeine Französische Strassenbahngesellschaft.

Ebenso wie das Französische Hauptbahnnetz unter sechs grosse Gesellschaften vertheilt ist, so haben sich auch für Lokalbahnen grosse Gesellschaften gebildet, deren Linien sich über alle Departements ausdehnen, so die Société générale des chemins de fer économiques, die Compagnie des chemins de fer départementaux u. a. Ein Seitenstück zu dieser Zusammenfassung verschiedener Unternehmungen bildet die „Compagnie générale française de tramways", welche die städtischen Strassenbahnen (Pferdebahnen) in le Havre, Nancy, Marseille, Orléans, Tours und Genua besitzt; diese Linien umfassen 178,369 km, von denen 108,214 km öffentliche und 70,155 km Doppel-, Ausweich-, Verschub- usw. Geleise sind. Ausserdem betreibt die Gesellschaft in Genua und Tours verschiedene Omnibuslinien von etwa 20 km Länge. Die Anlagekosten belaufen sich für sämmtliche Unternehmungen einschl. der Betriebsmittel auf 31 251 222,74 Frcs., oder durchschnittlich auf 243 700 Frcs. für 1 km Betriebslänge — jedenfalls eine hohe Summe für eine städtische Pferdebahn. Der Betrieb ergab 1892 eine Einnahme von 6 068 452,96 Frcs. (gegen 4 935 979,07 Francs in 1891), eine Ausgabe von 5 829 834,28 (4 617 344,53) Frcs. und einen Ueberschuss von 238 618,68 (318 634,54) Frcs. Wenn die Betriebseinnahmen auch ständig gewachsen sind, so vermochten sie doch die Steigerung der Betriebsausgaben nicht auszugleichen, sodass der Ueberschuss immer mehr zurückgeht. Unter solchen Umständen können nur magere Gewinne an die Antheilhaber vertheilt und auch diese werden — so sucht wenigstens die Zeitschrift „La voie ferrée" nachzuweisen — zu Unrecht vertheilt, weil gewisse Ausgaben, die in die Betriebsrechnung einzustellen wären, der Anlagekostenrechnung aufgebürdet würden. Seit einem Jahre hat die Gesellschaft in Marseille die elektrische Zugförderung eingeführt und beabsichtigt dies in kurzem auch in le Havre zu thun.

Frachtermässigung für Futtermittel.

Durch Gesetz vom 2. Juni 1893 wurden die Eisenbahngesellschaften und die Staatsbahnverwaltung ermächtigt, die Tarife für Viehfutter auf 3 Monate um 25 % zu ermässigen; durch Gesetz vom 3. August 1893 wurde diese Frist bis 1. d. Mts. ausgedehnt. Am 18. Dezember 1893 legte die Regierung einen neuen Gesetzentwurf vor, auf Grund dessen für diese Frachtermässigungen eine fernere Frist bis zum 1. April d. J. bewilligt wird. Ohne jeden Widerspruch nahm noch an demselben Tage die Abgeordnetenkammer und 1 Stunde später der Senat den Entwurf an, der als Gesetz vom 30. Dezember 1893 am folgenden Tage im „Journal officiel“ veröffentlicht wurde.

Getreide-Einfuhrtarife.

In das Gebiet der Ostbahn werden jährlich etwa 100 000 t Getreide eingeführt; die Fracht betrug bis Februar 1893: a) von Antwerpen über Ecouviez nach Nancy (381 km) unter Benutzung vorzugsweise Belgischer Eisenbahnlinien 15,12 Frcs., b) von Antwerpen nach Nancy unter Benutzung Belgischer und Französischer Schifffahrtsstrassen 11 Frcs. und weniger, endlich c) von Dünkirchen über Hirson, Nancy (463 km) unter Benutzung der Französischen Nord- und Ostbahn 19,05 Frcs. für die Tonne. Bei diesen Sätzen konnte die Französische Linie gegen die beiden Belgischen Wettbewerbslinien nicht aufkommen und die Nord- und Ostbahn vereinbarten deshalb einen Verbandstarif, der die Fracht auf 15,45 Frcs. für die Tonne ermässigte. Obwohl dieser Tarif von seiten des Ministerialdirektors Tisserand vom Ackerbauministerium im Landes-Eisenbahnrath lebhaften Widerspruch fand, wurde er doch vom Landes-Eisenbahnrath befürwortet und vom Minister der öffentlichen Arbeiten Viette kurz vor seinem Rücktritt genehmigt. Im Dezember 1893 wurde nun der Tarif von dem Abgeordneten Georges Leygues (Lot et Garonne) angegriffen, weil er die Einfuhr ausländischen Getreides begünstige und die heimische Landwirthschaft schädige. Der Ackerbauminister Vigier bemerkte darauf, dass der Tarif allerdings den Zweck habe, den Kanalverkehr zu bekämpfen, aber in der Gegend der Ostbahn sei die Bekämpfung der Flussschifffahrt vom nationalen Gesichtspunkte aus beklagenswerth, weil die Flussschifffahrt im Fall einer Mobilmachung sehr grosse Dienste leisten könne, sobald die Eisenbahnen verstopft seien. Auch der Minister der öffentlichen Arbeiten urtheilte abfällig über den neuen Tarif, aber da er einmal genehmigt sei, könne er gesetzmässig vor Ablauf eines Jahres nicht aufgehoben werden

Hält man diesen Fall mit der Frachtermässigung für Futtermittel, für Obst, Wein usw. zusammen, so muss man anerkennen, dass in Frankreich die Landwirthschaft von den Eisenbahnen sehr begünstigt wird. Um aber die landwirthschaftlichen Interessen noch besser zu wahren, beabsichtigt der Ackerbauminister, beim Minister der öffentlichen Arbeiten dahin zu wirken, dass bei einer demnächstigen Neuordnung des Eisenbahnrathes die Landwirthschaft in diesem stärker vertreten werde.

Güter-Anmeldezettel.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 27. Dezember 1893 an die Handelskammern folgendes Rundschreiben gerichtet:

Der Ministerialerlass vom 12. Juni 1866, der die Abfertigungs-, Beförderungs- und Lieferungsfristen für die den Eisenbahnen übergebenen Waaren festsetzt, schreibt den Eisenbahngesellschaften lediglich vor, imstande zu sein, innerhalb der vorgeschriebenen Frist die Lieferung auszuführen. Sie sind also nicht gehalten — die Gerichte haben sich mehrfach in diesem Sinne ausgesprochen — die Empfänger von der Ankunft der auf dem Bahnhof lieferbaren Waaren zu benachrichtigen. Ein Anmeldezettel ist lediglich nothwendig, um die Fristen, nach deren Ablauf Lagergeld usw. erhoben werden kann, beginnen zu lassen. Diese rechtlich nicht anfechtbare Einrichtung ruft lebhafte und zahlreiche Beschwerden hervor; in letzter Zeit ist die Verwaltung der öffentlichen Arbeiten besonders durch mehrere Handelskammern mit Wünschen befasst, welche die Absendung des Anmeldezettels für die Eisenbahngesellschaften verbindlich machen wollen.

Es kommt nun darauf an, die Frage genau festzustellen. Art. 50 des Bedingnissheftes bestimmt, nachdem er die Höchstfristen für Abfertigung, Beförderung und Ablieferung einzeln geregelt hat, dass lediglich die aus diesen Einzelfristen sich ergebende Gesammtfrist für die Gesellschaften verbindlich ist. Unter diesen Umständen kann es sich nur darum handeln, die Absendung des Anmeldezettels für den Fall vorzuschreiben, wenn nach Ablauf der vorgeschriebenen Frist die Gesellschaften gehalten sind, die Waare zu liefern; diese Verpflichtung könnte ihnen von Amtswegen auferlegt werden. Wenn aber nach den ausgesprochenen Wünschen die Absendung des Anmeldezettels gleich nach der thatsächlichen Ankunft der Waaren auf dem Bahnhof stattfinden soll, so müsste die daraus erwachsende Abweichung von der obengenannten Bestimmung des Bedingnissheftes den Gegenstand von Unterhandlungen mit den Gesellschaften bilden — Unterhandlungen, zu deren Anknüpfung ich zutreffendenfalls ganz geneigt sein würde. Ich ersuche die Handelskammer, die Frage unter Beachtung dieser Grundzüge zu prüfen und mir die gefasste Entschliessung mitzutheilen.

Aus Skandinavien.

Dänemark.

In Dänemark unterstanden die Eisenbahnen bisher dem Ministerium des Innern; mit Anfang dieses Jahres sind sie indessen von diesem Ministerium abgezweigt und dem neu errichteten Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugetheilt. Gleichzeitig ist der bisherige Minister des Innern, H. P. Ingerslev, der seit 7. August 188? dieses Amt verwaltete, als solcher durch den Abtheilungsdirektor Hörring ersetzt und zum Minister der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Von der Dänischen Regierung ist bei dem Parlament der Beitritt zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr beantragt worden.

Schweden.

Am 6. Dezember 1893 ist das Bindeglied der nordischen Neubaulinie Hällnäs-Boden in Koller vollendet worden. Damit tritt die Eisenbahn Lulea- (Boden-) Gellivara in direkten Verkehr mit dem übrigen Schwedischen Eisenbahnnetz und man kann vom äussersten Süden Schwedens (Malmö) bis zum höchsten Norden (Gellivara) ununterbrochen im Eisenbahnwagen fahren

Aus Afrika.

Deutsch-Ostafrika.

Einem in der „Täglichen Rundschau“ veröffentlichten Stimmungsbilde über das Leben in Tanga entnehmen wir folgendes über den Eisenbahnbau: Es wird behauptet, die Englische Nachbarkolonie sei in der Lage, alle ihre Waaren billiger als die Deutschen auf den Markt zu bringen, und werde deshalb die Deutsche Kolonie mit der Zeit lahm legen. Das ist mit Rücksicht auf die Eisenbahnfrage wenig wahrscheinlich. Die in Mombassa von den Engländern vor Jahr und Tag in Angriff genommene Eisenbahn ist 1 km weit gediehen und dann, weil das Geld zu Ende war, stecken geblieben; demnächst soll allerdings mit neuen Kräften an die Fortsetzung des Unternehmens gegangen werden. Die Deutsche Eisenbahnstrecke ist jetzt schon über 5 km lang; mit reger Theilnahme verfolgt man in Usambara die Fortschritte dieses für die wirthschaftliche Erschliessung der Kolonie so wichtigen Werkes. Das Hinterland Tangas bis zum Kilimandscharo ist eine Schatzkammer, zu welcher der Eingang noch fehlt. Ausser den wichtigen Tropenerzeugnissen: Kaffee, Thee, Tabak, Baumwolle, Vanille, Kautschuk usw. erlaubt bekanntlich das Kilimandscharoklima den Anbau sämmtlicher Europäischen Gemüse u. dergl. und gewährt Wasser und Weide für die grössten Viehheerden. Dieses Land, in dessen begeistertem Lob alle Europäer, die es kennen gelernt haben, einig sind, wird einst den Deutschen Luftkurorte bieten, wie die Vorberge des Himalaya den Engländern in Indien. Es wird den Deutschen Ackerbauern eine neue Heimath werden; nur gilt es ohne allzu grossen Zeitverlust die Verkehrsstrasse fertig zu bekommen.

Die Eisenbahnarbeiten bringen ein hier in dieser Art noch nie gesehenes Leben und Treiben mit sich. Es berührt ganz seltsam, inmitten einer Scenerie von Palmen, Affenbrotbäumen und Makutihütten dies dem Europäischen Erwerbsleben angehörende Arbeitstreiben mit Eisengeräthen, Sturzkarren, Bahnschienen usw. zu sehen. Den palmenbesetzten Gang hinunter zum Meeresstrand führen mehrere Schienenstränge, um das mit den Dhaus (Küstenschiffen) angefahrene Baumaterial hinauf zu befördern und Erde und Steine hinunterzufahren zur Aufschüttung eines Piers. Bergan müssen die Kippwagen natürlich geschoben werden, bergab sausen sie mit unheimlicher Geschwindigkeit von selbst. Seit die Schwarzen gelernt haben, mit Bremsknüppeln umzugehen, ist es ihr grösstes Vergnügen, auf den Wagen stehend pfeilschnell dem Meere zuzusausen. Dabei kommt es auch vor, dass einer das Gleichgewicht verliert, hinunterpurzelt und sich mit dem Schwung, den er hat, 2 Mal im weichen Lehmboden überschlägt; das veranlasst bei den Zuschauern anhaltendes, wieherndes Gelächter. Diesen glücklichen grossen Gassenjungen wird selbst die Eisenbahnarbeit zum Spiel und zum Vergnügen. Nicht so recht befreunden können sie sich mit dem Schiebekarren. Leer will es ihnen nicht recht gelingen, ihn

im Gleichgewicht zu halten, und sie sehen nicht ein, warum man so ein Ding nicht auf dem Kopf trägt, wie alles andere. Es kommt noch immer wieder vor, dass ein besonders konservativer Schwarzer den beladenen Schubkarren auf den Kopf nimmt und so weiter befördert; die Schädel der Leute sind hart wie Stahl.

Britisch Südafrika.

Dem am 19. Dezember 1893 der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft entnehmen wir über deren Kolonialbahn folgendes: Um die Verlängerung der jetzt bis Vryburg reichenden Kapeisenbahn zu sichern, hat man im Mai 1893 unter dem Namen: „Bechuanaland railway company“ eine besondere Gesellschaft gebildet und ihr die Rechte der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft auf die Landstriche, welche seitens der Regierung von Britisch-Betschuanaland als Beihilfe bewilligt wurden, übertragen. Das Grundkapital, von dem $^2/_3$ in den Händen der Südafrikanischen Gesellschaft bleiben, ist auf nur 6000 £ festgesetzt worden. Das Anlagekapital für die Linie Vryburg-Mafeking (100 Meilen) soll durch eine Anleihe beschafft werden, welche 1. Hypothek auf die Bahn und die Ländereien geniesst; die Südafrikanische Gesellschaft hat sich dazu verstanden, solche Schuldverschreibungen bis zum Betrage von 300 000 £ zu zeichnen. Die Bauarbeiten sind am 10. Mai 1893 begonnen worden. Ende Oktober 1893 waren die Erdarbeiten auf 70 Meilen, die Fluss- und Thalbrücken auf 30 Meilen und die vollständige Beschotterung des Geleises auf 8 Meilen vollendet.

Die von der Gesellschaft angelegte Telegraphenlinie von Mafeking bis Salisbury hat ihr bis Ende März 1893 an Anlagekapital 93 201 £ gekostet; die Unterhaltungskosten werden namentlich dadurch ungünstig beeinflusst, dass die weissen Ameisen die Telegraphenstangen zerstören. Um die Betriebskosten herabzudrücken, ist die Leitung des Telegraphendienstes der Gesellschaft dem Postdirektor der Kapkolonie mit übertragen worden. Infolge der Anregung des Präsidenten Rhodes zur Herstellung eines Afrikanischen Ueberlandtelegraphen hat sich unter dem Namen „The African Transcontinental Telegraph company“ eine Gesellschaft gebildet, die mit Herstellung einer Telegraphenlinie von Salisbury nach Zomba im Nyassalande beschäftigt ist.

Portugiesisch-Ostafrika (Mosambik).

In dem Geschäftsbericht der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft wird mitgetheilt, dass die 75 Meilen lange Anfangsstrecke der Beira-Eisenbahn am 10. Oktober 1893 eröffnet worden ist. Diese Strecke reicht von Fontesvilla am Pungwe bis zu einem 35 Meilen von Chimoio gelegenen Punkte; auch die Schienen für die Strecke bis Chimoio sind bereits unterwegs; vorläufig ist zwischen dem Endpunkt der Bahn und Salisbury, dem Verwaltungssitz der Britisch-Südafrikanischen Gesellschaft ein Wagenverkehr eingerichtet worden.

Urtheile.

Für den Anspruch eines pensionirten Eisenbahnbeamten auf Schadenersatz wegen der durch seine Vorgesetzten angeblich verschuldeten Dienstunfähigkeit ist das Betriebsamt und nicht die Eisenbahndirektion Vertreter des Fiskus.

Aus den Entscheidungsgründen: Gemäss §§ 1, 3 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 ist bei vermögensrechtlichen Ansprüchen der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältnisse, insbesondere bei Ansprüchen auf Besoldung, Pension oder Wartegeld die Klage gegen diejenige Provinzialbehörde des betreffenden Verwaltungsressorts und in Ermangelung einer solchen gegen diejenige Bezirksregierung zu richten, in deren Amtsbezirk der Beamte zu der Zeit, wo der streitige Anspruch entstanden ist, vermöge seines dienstlichen Wohnsitzes seinen persönlichen Gerichtsstand gehabt hat. Als „Provinzialbehörde“ im Sinne dieser Bestimmung sind nun allerdings nach der Organisation der Preussischen Eisenbahnverwaltung, wie das Reichsgericht bereits in seinem Urtheile vom 23. Februar 1891 (Entscheidungen in Civilsachen Band 27 Seite 252) dargelegt hat, nicht die Eisenbahn-Betriebsämter, sondern die Eisenbahndirektionen anzusehen. Mit Recht wird aber von der Revision der Annahme entgegengetreten, dass mit der hier vorliegenden Klage ein unter die §§ 1—8 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 fallender Anspruch verfolgt werde. Wurde auch in der Klage und in deren Antrage der erhobene Anspruch als Pensionsanspruch bezeichnet, so konnte doch hierbei nach der Begründung und der Höhe des Anspruchs von einer „Pension“ im gesetzlichen Sinne nicht die Rede sein. Denn der Kläger stützte seine Klage von vornherein weder auf das Pensionsgesetz vom 27. März 1872 und die ergänzenden Gesetze vom 31. März 1882 und 30. April 1884, noch auf das Fürsorgegesetz vom 18. Juni 1887, nach welchem bei Dienstunfähigkeit infolge von Betriebsunfällen eine „Pension“ von $^2/_3$ des Diensteinkommens gewährt wird (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band 29 Seite 408), sondern gerade darauf, dass er sich mit der gesetzlichen Pension nicht zu begnügen brauche, vielmehr einen darüber hinausgehenden Beitrag zu seinem Unterhalte vom Beklagten verlangen dürfe, weil durch ein von diesem zu vertretendes grobes Verschulden seine Dienstunfähigkeit verursacht sei. Auf ein derartiges Verlangen kann das Gesetz vom 24. Mai 1861 keine Anwendung finden.

Zwar fallen unter den ersten Abschnitt des Gesetzes nach § 1 nicht blos die dort speziell hervorgehobenen Ansprüche auf Besoldung, Pension oder Wartegeld, sondern auch sonstige „vermögensrechtliche Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss“, und es ist nicht zu verkennen, dass diese Gesetzesworte, für sich allein betrachtet, einer weiteren und einer engeren Auslegung fähig wären, indem sich darunter verstehen liessen entweder alle, auch rein privatrechtlichen Vermögensansprüche, welche einem Staatsbeamten bei Gelegenheit und aus Anlass seiner Dienstthätigkeit gegen den Staat erwachsen, oder nur die, ihrem wesentlichen Charakter nach dem öffentlichen Rechte angehörigen Ansprüche der Staatsbeamten auf die mit ihrem Amte als solchem verbundenen, durch die Anstellung begründeten Bezüge. Indessen nur diese letztere, engere Auslegung kann nach dem Zwecke und dem sonstigen Inhalte des Gesetzes für zutreffend erachtet werden.

Das Gesetz bezweckt seiner Hauptüberschrift zufolge die Erweiterung des Rechtsweges und ist deshalb von vornherein nur auf solche Ansprüche zu beziehen, für welche bis dahin der Rechtsweg ganz oder theilweise ausgeschlossen war. Nach der früheren Gesetzgebung waren nun zweifellos alle Ansprüche der Staatsbeamten wegen ihrer Diensteinkünfte (Gehalt, Emolumente, Gebühren, Diäten, Auslagen und Pension) dem Rechtswege entzogen (vergl. die einzelnen Bestimmungen bei Sydow, die Zulässigkeit des Rechtsweges und die Kompetenzkonflikte in Preussen Seite 6—8, sowie Motive und Bericht der Kommission des Hauses der Abgeordneten zum Entwurf des Gesetzes vom 24. Mai 1861); dagegen bestand keinerlei Gesetzesvorschrift, durch welche ein früherer Staatsbeamter in der gerichtlichen Geltendmachung eines aus rechtswidrigen Handlungen der Vertreter des Fiskus abgeleiteten Schadenanspruches, wie solcher im gegenwärtigen Prozesse erhoben ist, behindert oder beschränkt gewesen wäre. (Vergl. Verordnung vom 26. Dezember 1808 §§ 34—48. Allerhöchste Kabinetsordre vom 1. Dezember 1831.)

Steht hiernach schon die allgemeine Tendenz des Gesetzes vom 24. Mai 1861 seiner Anwendung auf den vorliegenden Fall entgegen (vergl. auch Oppenhoff, Ressortverhältnisse Seite 548 bis 552, Anmerkung 3—8), so ergibt sich die Unanwendbarkeit des ersten Abschnittes noch überdies mit voller Deutlichkeit aus dessen Ueberschrift, wonach der Abschnitt handelt von der Erweiterung des Rechtsweges „in Beziehung auf die Ansprüche der Staatsbeamten wegen ihrer Diensteinkünfte“. Dasselbe, was hier „Diensteinkünfte“ genannt ist, bezeichnet der § 1 mit den Worten „vermögensrechtliche Ansprüche der Staatsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss.“ Nur beispielsweise erwähnt er die Ansprüche auf Besoldung, Pension oder Wartegeld, um damit klar zu stellen, dass neben diesen am häufigsten vorkommenden Ansprüchen auch alle anderen Arten von Ansprüchen auf dienstliche Bezüge (Emolumente, Gebühren usw.) nach Maassgabe der Vorschriften der §§ 2—7 im Rechtswege verfolgt werden können.

Wenn nun der Kläger gegenwärtig, nachdem er aus seiner amtlichen Stellung ausgeschieden und ihm die gesetzliche Pension bewilligt worden ist, Ersatz des ihm angeblich durch ein vom Beklagten zu vertretendes Verschulden seiner dienstlichen Vorgesetzten zugefügten Vermögensschadens fordert, so handelt es sich dabei nicht um einen Anspruch wegen seiner Diensteinkünfte, nicht um einen aus der Anstellung erwachsenen Anspruch auf die mit seinem früheren Amte als solchem verbundenen Bezüge, sondern um einen rein privatrechtlichen Entschädigungsanspruch, welchen die erste Instanz auf Grund der §§ 10, 11 Titel 6, 18 Titel 3 Theil I des Allgemeinen Landrechts für gerechtfertigt erachtet hat, über dessen Begründung aber zur Zeit nicht zu entscheiden ist.

Da nach dem vorher Gesagten dieser Anspruch von der Vorschrift des § 3 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 nicht getroffen wird, so hat der erste Richter mit Recht in Gemässheit der §§ 12, 16 des Königlichen Erlasses vom 24. November 1879 (Ministerialblatt für die innere Verwaltung von 1880 Seite 84) das Eisenbahn-Betriebsamt als zur Vertretung des Beklagten berechtigt angesehen, wie dies auch der vom Beklagten in den Vorinstanzen vertretenen Ansicht entspricht. (Vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen Band 5 Seite 423, Band 8 Seite 403, Band 27 Seite 253).

Die auf einer Verletzung der §§ 1, 3 des Gesetzes vom 24. Mai 1861 beruhende Vorentscheidung war demgemäss auf-

zuheben und die Sache in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. Mai 1893 in der Sache Grönke w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Bromberg].)

Verschiedenes.

Spar- und Darlehnskasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine.

Nicht ausschliesslich für Eisenbahnbeamte, aber unter hervorragender Betheiligung von Beamten der Preussischen Staatsbahnverwaltung — an der Spitze des Aufsichtsraths steht als Vorsitzender der vortragende Rath im Preussischen Eisenbahnministerium, Geheime Ober-Regierungsrath Gerlach in Berlin — ist im August 1893 eine Einrichtung ins Leben getreten, die namentlich auch vielen Eisenbahnbeamten nützlich sein kann. Es fehlte bisher im Deutschen Beamtenstande an einer Centralanstalt, bei welcher die Beamten in bequemster Weise Ersparnisse, in kleinen und grossen Beträgen, sicher und vortheilhaft anlegen können, wie auch andererseits an einer Zufluchtsstätte, die dem Beamten in bedrängter Zeit Darlehen gegen einen den Grundsätzen der Gemeinnützigkeit entsprechenden Zinssatz gewährt und ihn vor Wucherhänden schützt. Zwar gibt es viele örtliche Beamtenvereine; diese können aber, soweit sie sich überhaupt mit der Ansammlung von Spareinlagen und der Gewährung von Darlehen befassen, nur das Bedürfniss in einzelnen örtlichen Bezirken und manchmal auch dies nur unvollkommen befriedigen. Für die Mehrzahl der Beamten, namentlich auch der Eisenbahnbeamten, fehlte es an einer solchen Spar- und Darlehnsanstalt. Deshalb ist die Einrichtung der Spar- und Darlehnskasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine mit Dank zu begrüssen, und zwar um so mehr, als die ganze Einrichtung auf den solidesten Grundlagen beruht. Die Kasse ist in Form einer eingetragenen Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht begründet. Genosse kann jeder Beamte werden; der Genossenschaftsantheil beträgt 100 ℳ, die auch ratenweise eingezahlt werden können. Ein Antheil genügt, mehr als 10 Antheile sind nicht zulässig. Die Genossen erhalten den Ueberschuss des Geschäftsjahres als Dividende. Nur Genossen erhalten auf Antrag Darlehen. Dagegen können fest verzinsliche Spareinlagen von jedem in beliebiger Höhe angenommen und für jeden Geldanlagen aller Art vermittelt werden. Die Verbands-Spar- und Darlehnskasse steht mit der Königlichen Seehandlungssozietät in Berlin in enger Geschäftsbeziehung. Dadurch wird nicht nur bei grosser Vereinfachung der Kassenverwaltung eine besonders hohe Sicherheit geboten, sondern auch mancher Vortheil bei der zinsbaren Belegung der Bestände erzielt. Wie nutzbringend diese Geschäftsverbindung ist, ergibt sich daraus, dass, trotzdem die Kasse wenig mehr als ein Vierteljahr in Wirksamkeit ist, doch aus dem erzielten Ueberschusse schon eine 4 % Dividende auf die Genossenschaftsantheile vertheilt werden kann. Das ist ein schöner Anfang, dem eine gute Weiterentwickelung nicht fehlen kann. Die Kasse ist daher jedem Beamten für sichere und vortheilhafte Geldanlagen bestens zu empfehlen. Alle Anfragen und Anmeldungen sind an den Vorstand der Spar- und Darlehnskasse des Verbandes Deutscher Beamtenvereine, Berlin W., Jägerstrasse 21, Dienstgebäude der Königlichen Seehandlung, zu richten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Baurath Kaerger in Hamburg, Baurath Ehrenberg in Kiel, Baurath Böhme in Münster, Baurath Caspar in Neisse, Gantzer in Berlin, Thewalt in Posen, Schunck in Halberstadt, Berthold in Hagen, Seliger in Frankfurt a/M., Hoeft in Düsseldorf, Storbeck in Stettin, Thomsen in Wiesbaden, Fuhrberg in Braunschweig, Werner in Paderborn, Wolff in Breslau, Multhaupt in Stolp, Schürmann — z. Zt. aus dem Staatseisenbahndienst beurlaubt —, Stölting in Köln-Deutz, Beckmann in Cassel und Rettberg in Essen, sowie die Eisenbahn-Bauinspektoren Rosenkranz in Stettin, von Borries in Hannover, Pfützenreuter in Ponarth, Merseburger in Königsberg i/Pr., Kuntze in Berlin, Rimrott in Halberstadt und Haas in Wesel zu Regierungs- und Bauräthen; die Eisenbahn-Maschineninspektoren Baurath Brandt in Hamburg, Baurath Vossköhler in Schneidemühl, Baurath Stephan in Danzig und Kelbe in Braunschweig, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Mackensen in Magdeburg und Hinrichs in Erfurt, die Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Lesmeister in Elberfeld und Dex in Breslau zu Eisenbahndirektoren mit dem Range der Räthe IV. Klasse, die Regierungsassessoren Dr. juris Wesener in Köln, Lentze in Hamburg, Féaux de Lacroix in Nordhausen, Krancke in Magdeburg und Dr. juris Duelberg in Köln zu Regierungsräthen.

Den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Dunaj in Hagen, Löhr in Dessau, Friedrich Karl Schmidt in Magdeburg, Philippi in Siegen und Köhne — zugetheilt der Kaiserlich Deutschen Botschaft in St. Petersburg —, den Eisenbahn-Maschineninspektoren Schwahn in Gotha, Kirsten in Stargard i/Pomm. und Brettmann in Weissenfels, sowie dem Eisenbahn-Bauinspektor Wüstnei in Magdeburg ist der Charakter als Baurath verliehen worden.

Dem Regierungsrath Guthzeit in Breslau ist die Stelle des Direktors des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Breslau-Halbstadt) daselbst und dem Regierungsrath Roepell in Breslau die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

Der Regierungsbaumeister Rücker in Berlin ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt worden.

Der Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Wiesbaden Geheimer Regierungs- und Baurath Monscheuer ist gestorben.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Die Stelle des Vorstands des Wagenkontrolebüreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde dem Betriebsinspektor Huzenlaub in Calw, seinem Ansuchen entsprechend, unter Verleihung des Titels und Ranges eines Rechnungsraths übertragen. Betriebsoberinspektor und Kollegialhilfsarbeiter Knapp wurde auf die Stelle eines Finanzraths im administrativen Dienst der Generaldirektion der Staatseisenbahnen befördert. Betriebsinspektor, tit. Finanzrath Held in Heilbronn wurde auf sein Ansuchen auf die Stelle des Betriebsinspektors in Calw versetzt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Am 25. d. Mts. wird der in Kilometerstation 91,95 der Strecke Angermünde-Prenzlau zwischen den Stationen Wilmersdorf U/M. und Seehausen U/M. belegene Haltepunkt Warnitz — nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin — für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Berlin, den 20. Januar 1894. (178)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Pfälzische Eisenbahnen. Die Eisenbahn-Schiffbrücke bei Maximiliansau wurde am 17. d. und diejenige bei Speyer heute dem Verkehre wieder übergeben. (179)

Ludwigshafen a/Rh., 20. Januar 1894.
Die Direktion.
v. Lavale.

3. Güterverkehr.

Mit dem 1. Februar 1894 tritt der Nachtrag VII zum Bromberg-Sächsischen Verband-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue bezw. ermässigte Frachtsätze für die Stationen Antonsthal, Cossen, Frohburg, Geithain, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b. Waldheim, Hetzdorf b. Oederan, Lastau, Lunzenau, Narsdorf, Penig, Remse, Rochlitz, Rochsburg, Waldenburg i. Sachsen, Wechselburg und Wolkenburg der Sächsischen Staatseisenbahnen sowie Pritzig des Direktionsbezirks Bromberg.

Bromberg, den 14. Januar 1894. (180)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Güterverkehr. Am 1. Februar d. J. gelangt der Nachtrag 4 zum Tarif für den Binnen-Güterverkehr der unterzeichneten Direktion zur Einführung.

Durch den Nachtrag kommen Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsord-

nung zur Einführung, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind, sowie neue zu einem späteren, besonders festzusetzenden Termine in Kraft tretende Vorschriften für die Benutzung des Anschlussgeleises der Berliner Central-Markthalle am Bahnhof Alexanderplatz. Ferner enthält der Nachtrag Bestimmungen über die Errichtung von Güter-Nebenstellen in den nicht an der Eisenbahn belegenen Ortschaften Arendsee, Gröbzig, Hessen, Löderburg, Neundorf, Olvenstedt, Radegast und Zörbig. Die im Verkehr mit diesen Nebenstellen zu der tarifmässigen Lieferfrist hinzutretenden und im Nachtrag angegebenen Zuschlagsfristen sind von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt worden.

Endlich wird durch den Nachtrag die regelmässige Milchbeförderung zwischen Reinstedt und Aschersleben, zwischen Vahldorf und Magdeburg, sowie zwischen Möser und Magdeburg eingeführt, auch kommen abgekürzte Entfernungen zwischen Geest-Gottberg und Berlin, sowie den Berliner Vororten zur Einführung.

Die übrigen in dem Nachtrag aufgeführten Maassnahmen sind bereits früher eingeführt und bekannt gemacht worden. Exemplare des Nachtrages sind bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 20. Januar 1894. (181)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1 Februar 1894 tritt der Nachtrag VI zum Tarifheft Nr. 1 in Kraft.

Dieser von den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu beziehende Nachtrag enthält, ausser verschiedenen bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes, der besonderen Bestimmungen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Antonsthal, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b./Waldheim und Hetzdorf b./Oederan der Sächsischen Staatsbahnen, sowie veränderte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.

Soweit mit den Entfernungsänderungen im Verkehre mit Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. Erhöhungen verbunden sind, erlangen sie erst am 15. März 1894 Wirksamkeit.

Dresden, am 18. Januar 1894. (182)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 1. Februar d. J. wird die Haltestelle Engelsdorf für den allgemeinen Wagenladungsverkehr einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Dresden, den 19. Januar 1894. (183)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz, Eisenschlacken usw. und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Die Station Engers des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) wird mit dem 25. d. Mts. für den Versand von Eisenerz etc. in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Die Güterabfertigungsstellen geben Auskunft.

Köln, den 19. Januar 1894. (184)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Der Artikel „Glaserkitt“ ist unter die Güter des Spezialtarifs I der auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits, sowie den Stationen der Schweizerischen Bahnen andererseits gültigen „allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der Schweizerischen Bahnen vom 1. September 1888“ aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 17. Januar 1894. (185)
Generaldirektion.

Norddeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Allgemeine Ausschreiben. Insoweit nicht im Norddeutsch-Schweizerischen Tarifheft 5, erste Abtheilung vom 1. Juni 1891 bereits direkte Frachtsätze bestehen, wird für Eil- und Frachtgutsendungen aller Art, welche im Verkehr zwischen dem nordöstlichen Deutschland einerseits und der Schweiz anderseits auf Grund der nachstehend näher bezeichneten Gütertarife über Bayern - Lindau in beiden Richtungen zur Abfertigung gelangen, mit sofortiger Gültigkeit die über Schaffhausen, Singen, Waldshut oder Basel etwa erreichbare, billigere Fracht, gekürzt um 6 ₰ für 100 kg bei Eil- und Frachtstückgutsendungen und um 3 ₰ für 100 kg bei Wagenladungen, gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Abfertigung hat zu erfolgen:

1. für Sendungen von oder nach Stationen der Linie Grossenhain - Cottbus-Guben-Posen-Thorn und östlich bezw. südlich hiervon — mit Ausnahme des nachstehend unter Ziffer 2 bezeichneten Gebietes — auf Grund der Lokal - Gütertarife der Preussischen Staatsbahnen nach bezw. von Probstzella;
b) für Sendungen von oder nach dem Gebiete östlich der Linie Görlitz-Kohlfurt - Breslau auf Grund des Schlesisch - Süddeutschen Tarifheftes 1 nach bezw. von Lindau.

Die Abfertigung Probstzella- bezw. Lindau - Schweiz hat auf Grund der Bayerisch - Schweizerischen Gütertarife stattzufinden.

München, den 13. Januar 1894. (186)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar 1894 tritt zu dem seit 1. Februar 1892 bestehenden direkten Tarife der Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Beförderung von lebendem Geflügel bei Aufgabe von 5, 10, 15 kg und grösseren Mengen, allgemeine Bestimmungen hinsichtlich der Anwendung der Frachtbriefe, direkte Frachtsätze für die Beförderung von Borstenvieh nach Annaberg in Sachsen und Sagan, Berichtigungen und Kilometerzeiger enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im hiesigen Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben.

Berlin, den 17. Januar 1894. (187MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Die durch die Bekanntmachungen vom 28. Dezember 1893 und vom 3. Januar 1894 in den daselbst genannten Verkehren mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 ab wieder eingeführte Bestimmung, betreffend die erleichterte Beförderung von Heu und Stroh, findet vom 25. Januar 1894 ab auch Anwendung

a) im Binnenverkehr der auf Seite 9 des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel unter a) 1, 2, 4 — 6 bezeichneten Bahnen sowie der Weimar-Geraer und Oberhessischen Eisenbahnen;

b) im Wechselverkehr der auf Seite 9 und 10 des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel unter b) 1 — 7, 9 — 11, 13—34 aufgeführten Eisenbahnen untereinander, soweit nicht daselbst bezüglich einzelner Verwaltungen Beschränkungen besonders hervorgehoben worden sind.

Auf den Strecken der Hessischen Ludwigs- und Eckernförde - Kappelner Schmalspurbahn wird diese Vergünstigung nicht gewährt.

Berlin, den 19. Januar 1894. (188MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-, Berlin-, Bromberg-, Hannover-, Oldenburg- und Köln (rechtsrheinisch) - Erfurt. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab treten für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II etc. von Weissenfels nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen und deren Küstengebieten ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. Januar 1894. (189)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1. Mit dem 1. Februar l. J. werden die Stationen Belz, Jaslany, Mielec, Podgórze-Bonarka und Plaszów, Slotwina, Sokal, sowie Krakau in den Ausnahmetarif 27a (Heu und Stroh zu 5 000 kg) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 19. Januar 1894. (190)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Für den direkten Verkehr mit Serbien können bis Ende Juni d. Js. die Frachtbrief-Formulare des am 1. April 1893 ausser Geltung getretenen Norddeutsch-Serbischen Eisenbahn-Verbandes aufgebraucht werden. Dieselben müssen indessen nach Maassgabe der Anlage B und C des Betriebsreglements für obenbezeichneten Verkehr handschriftlich ergänzt werden.

Breslau, den 16. Januar 1894. (191)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Februar 1894 tritt an Stelle des Ostdeutsch - Ungarischen Klassentarifs, Theil II, Heft 1 vom 1. April 1887 nebst Nachträgen ein neuer gleichnamiger Tarif nebst Anhang in Kraft, welcher Frachtsätze für die allgemeinen Tarifklassen, sowie eine bedeutende Anzahl von Ausnahmetarifen enthält.

Der neue Tarif weist in vielen Verkehrsbeziehungen Ermässigungen auf, so in den Ausnahmetarifen für Güter der Stückgutklasse I, Weintrauben und frisches Obst, Eier, getrocknetes Obst, Wein, Sämereien, Wolle etc.

Die Ermässigungen beruhen auf Aenderungen der Streckensätze der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. März 1894.

Der dem Tarif beigegebene Anhang enthält Kursunterschieds - Beträge, welche, je nach dem Stande der Oester-

reichischen Währung, in ein- oder mehrfachem Betrage von den Frachtsätzen in Abzug zu bringen sind. Vom 1. Februar 1894 ab kommen die Kursunterschieds-Beträge in doppeltem Betrage zum Abzug.

Der neue Tarif nebst Anhang ist zum Preise von 2,50 M. bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 18. Januar 1894. (192)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Für die Beförderung von Schottersteinen von Renzendorf nach Fulda tritt, zunächst für die Dauer bis Ende dieses Jahres, ein Ausnahmesatz von 11 M. pro 10 000 kg unter der Bedingung in Kraft, dass wenigstens 150 volle Wagenladungen in dieser Zeit zur Aufgabe gelangen.

Zunächst wird der seitherige Satz des Ausnahmetarifs 2 erhoben und der Unterschied zwischen diesem und obigem Frachtsatze unter Vorlage der Frachtbriefe erstattet, sobald die erwähnte Bedingung erfüllt ist.

Giessen, den 19. Januar 1894. (193)
Grossherzogliche Direktion.

Oldenburgische Staatsbahn. Die für den Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen mit Stationen der diesseitigen Verwaltung seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. veröffentlichten Ausnahmetarife für Düngemittel (Kalisalze und Kalk) kommen vom genannten Tage ab auch im diesseitigen Lokalverkehr zur Anwendung.

Oldenburg, den 17. Januar 1894. (194B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Februar d. J. an kommen für Thon, roh und Rohthon in gebranntem Zustande in Fässern und Kisten zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern oder Deutschen Kolonien von Elsterwerda (Berlin-Dresd. Bhf.) und Frauenhain i/S. nach Harburg H. und Harburg U. E. ermässigte Frachtsätze zur Einführung, deren Höhe bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren ist.

Hannover, den 19. Januar 1894. (195)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 gelangt für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Wagen und Frachtbrief zwischen Timmelkam, Station der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, und Wangen im Allgäu, Station der K. Württembergischen Staatsbahnen, ein Frachtsatz von 1,20 M. pro 100 kg zur Einführung.

München, im Januar 1894. (196)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 gelangt für die Beförderung von roher Thonerde (unverpackt und in offenen Wagen verladen) bei Frachtzahlung für 10 000 kg mindestens aber das Ladegewicht des verwendeten Wagens von Eisenberg-Hettenleidelheim nach Nürschan ein Frachtsatz von 1,36 M. und nach Kosten von 1,55 M. für 100 kg zur Einführung.

Vom gleichen Tage an wird der am 1. August 1886 eingeführte Frachtsatz nach Kosten von 1,84 M. aufgehoben.

München, im Januar 1894. (197)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Güterverkehr. Am 1. Februar 1894 gelangt der Nachtrag VII zum Mährisch - Böhmisch - Bayerisch - Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V, vom 20. August 1880 zur Einführung.

München, den 13. Januar 1894. (198)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. Die im Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1. September 1893 für die Station Budapest dunapart. t. p. u. enthaltenen Frachtsätze finden unter denselben Bedingungen auch für O - Buda filatorigát Anwendung.

Wien, am 16. Januar 1894. (199)
Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich. Elbeumschlags-Verkehr mit Westösterreich. Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. (Einführung von Anhängen zu den Tarifen.) Mit 1. Februar d. J. treten zu den Tarifen der oben angeführten Elbeumschlags-Verkehre Anhänge in Kraft.

Dieselben enthalten Kursdifferenzen, welche bis auf weiteres von den Frachtsätzen in doppeltem Betrage abzuziehen sind.

Exemplare dieser Anhänge sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen, sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 15 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 13. Januar 1894. (200)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz (Tarif Theil IV, Heft 1 und 2). Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 gelangen im obangeführten Verbande folgende Tarife zur Einführung:

1. Tarif Theil IV, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz etc. von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) nach Stationen der Französischen Ostbahn.
2. Tarif Theil IV, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Stammholz etc. von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungar. Linien) und der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn.

Gleichzeitig treten die bisherigen Ausnahmetarife Theil IV, Heft 1 und 2 des Oesterr. - Ungar. - Französischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 15. November 1890, nebst den zugehörigen Nachträgen ausser Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Oesterr. - Ungar. Eisenbahnverwaltungen, bezw. Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Frc. erhältlich.

Wien, am 16. Januar 1894. (201)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Am 1. Februar 1894 werden die zwischen Amsee und Mogilno gelegene Haltestelle Altraden für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr und die für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Lindenbusch, sowie der Personen-Haltepunkt Weichselthal für den Stückgut- und Eilstückgutverkehr eröffnet. In Altraden findet eine Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen nicht statt.

Der Frachtberechnung für Altraden werden in den Staatsbahnverbänden Bromberg-Berlin und Bromberg-Breslau bis zur Herausgabe von Nachträgen die Entfernungen von Mogilno unter Zuschlag von 9 km zu Grunde gelegt.

Behufs Vermittelung des Personenverkehrs erfolgt die Abfahrt der Züge von der Haltestelle Altraden

in der Richtung Mogilno-Gnesen
für Zug Nr. 56 ab Altraden 8.09
„ 90 „ „ 4.47
in der Richtung Amsee-Inowrazlaw
für Zug Nr. 55 ab Altraden 9.14
„ 85 „ „ 8.41

Bromberg, den 19. Januar 1894. (202)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 7 000 Winkellaschen aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote sind bis zum 29. d. Mts. dahier einzureichen, Bedingungen mit Zeichnung können durch unser Sekretariat gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Giessen, den 15. Januar 1894. (203)
Gr. Direktion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Vergebung von hölzernen Bahnschwellen. Der Bedarf der für das Jahr 1894 erforderlich werdenden

Langschwellen, eichene,
Mittelschwellen, eichene,
Mittelschwellen, kieferne

soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden. Die Lieferungsbedingungen mit Angabe der Anzahl der Schwellen können bei dem Hauptmagazinverwalter hier eingesehen und auch auf frankirte Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Schwellen" bis längstens Mittwoch, den 31. Januar l. J., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt an den Hauptmagazinverwalter hier einzusenden, woselbst auf dessen Büreau um diese Zeit die Eröffnung der eingelaufenen Angebote erfolgt.

Darmstadt, den 19. Januar 1894. (204)
Der Ober-Betriebsinspektor.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 8. 1894.

Zeitung des Vereins

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW. nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Januar 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Weisses Licht und Sternlicht.

Von Eisenbahn-Betriebsdirektor **G. Kecker.**

In Nr. 2 S. 11 d. Ztg. ist unter der Ueberschrift: „Weisses Licht und Sternlicht" eine im 12. Hefte der „Zeitschrift für Lokomotivführer" (November 1893) erschienene Abhandlung besprochen und dadurch der Gegenstand zur öffentlichen Besprechung gestellt worden. Ich will daher auch mit meiner Ansicht über diesen Punkt der Signalordnung nicht länger zurückhalten.

Bereits im Jahre 1883 habe ich gelegentlich einer Besprechung meiner damals veröffentlichten: „Studien über Eisenbahn-Signalwesen"*) im Heft 6 des „Archiv für Eisenbahnwesen" (November und Dezember 1883) S. 605 meine Bedenken gegen die Verwendung des weissen Lichtes als Signalfarbe im allgemeinen, sowie den schädlichen Einfluss des ungeblendeten weissen Lichtes auf die Erkennbarkeit benachbarter farbiger Signallichter im besonderen, eingehend erörtert. Als nun die Signalordnung vom 5. Juli 1893 erschien, gereichte es mir zwar zur Genugthuung, dass das weisse Licht als Signalfarbe, bis auf eine einzige Ausnahme bei den Vorsignalen, verschwunden war, dagegen war ich erstaunt, das volle weisse Licht an einer Stelle eingeführt zu finden, wo es meiner Ansicht nach gar nicht am Platze war. Meine Befürchtungen, dass die Verwendung des weissen Lichtes in der vorgesehenen Weise sich nicht als zweckmässig erweisen würde, bestätigten sich sofort mit Einführung der neuen Signalordnung, und wenn Klagen darüber nur von Seiten der Lokomotivführer öffentlich ausgesprochen wurden, so dürfte der Grund darin zu suchen sein, dass die Stationsbeamten einen ähnlichen Verband und ein Organ zur öffentlichen Besprechung der sie betreffenden Angelegenheiten, wie die Lokomotivführer, nicht besitzen.

Die Signalordnung enthält bei dem Signal 8 nachstehende Bestimmung:

> „Erscheint es erforderlich, die Stellung des Signales bei Dunkelheit auch nach rückwärts erkennbar zu machen, so zeigt die Laterne nach dorthin bei Haltstellung volles weisses Licht usw."

Diese Bestimmung erscheint an sich durchaus harmlos, und sie ist es auch, so lange in der Nähe dieses weissen Lichtes kein farbiges Signallicht vorhanden ist. Das ungeblendete weisse Licht besitzt aber eine so hervorragende Leuchtkraft, dass es andere, in geringer Entfernung, neben, über oder unter demselben befindliche Signallichter vollständig unterdrückt.

Diese Eigenschaft würde das ungeblendete weisse Licht besonders geeignet erscheinen lassen, das wichtigste Signal im Eisenbahnbetriebe, das „Haltsignal", mittelst desselben geben zu lassen, wenn nicht die Möglichkeit von Verwechselungen dagegen spräche. Die schädliche Wirkung des ungeblendeten weissen Lichtes kann überall da beobachtet werden, wo sich die Signallaternen für die Ein- und Ausfahrt an ein und demselben Signalmaste unter- oder nebeneinander befinden. Nun soll aber das Rücklicht der Signallaterne gar nicht die Wichtigkeit haben, welche das ungeblendete weisse Licht für sich in Anspruch nimmt. Das Rücklicht soll im wesentlichen anzeigen, dass das Licht der Signallaterne noch brennt, da die Stellung des Signalarmes demjenigen

*) Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1883.

Beamten, welcher das Signal zu bedienen hat und für die richtige Stellung verantwortlich ist, in der Regel durch elektrische Vorrichtungen angezeigt wird. Für einen so untergeordneten Zweck ist aber ein Licht, welches die eigentlichen Signallichter mehr oder minder unterdrückt, nicht am Platze. Es kommt noch hinzu, dass die Einrichtung der Laterne in den meisten Fällen die Wirkung des weissen Rücklichtes dadurch erhöht, dass dieselbe auch nach der Rückseite mit Scheinwerfern gleicher Grösse und Form versehen sind, wie nach der Vorderseite. Da nun die Grundstellung für die Signale die Haltstellung ist, so zeigen die Signallaternen nach rückwärts in der Regel ungeblendetes weisses Licht und beeinträchtigen so dauernd die Sichtbarkeit der eigentlichen Signallichter.

Die bereits erwähnte Bestimmung zu 8 der Signalordnung besagt ferner, dass, erforderlichen Falles, die Laterne bei Fahrtstellung theilweise geblendetes weisses Licht (Sternlicht oder mattweisses Licht) zeigen soll. Mattweisses Licht scheint sich nirgends eingebürgert zu haben und kommt daher meistens nur Sternlicht zur Anwendung. Da nun ein Signal nur während der Durchfahrt eines Zuges durch den zu schützenden Bezirk sich in der Fahrtstellung befindet, so wäre es vielleicht weniger störend gewesen, wenn die Bestimmung umgekehrt gelautet hätte, dahin, dass die Laterne nach rückwärts, bei Haltstellung, Sternlicht; bei Fahrtstellung, volles weisses Licht zu zeigen hat.

Ueber das Sternlicht wird jedoch nicht minder geklagt, wie über das ungeblendete weisse Licht. Das Sternlicht wird dadurch erzeugt, dass man das Licht der Signallaterne durch eine kreisrunde Oeffnung in einer undurchsichtigen Blechblende scheinen lässt. Ist die Oeffnung klein und befindet sich das Auge des Beobachters innerhalb des durch dieselbe fallenden Strahlenkegels, so erscheint das Licht der Laterne wie ein hellleuchtender Stern. Auf die Bildung des Sternlichtes ist nicht allein die Grösse der Oeffnung, sondern auch die Entfernung der Blende von der lichtspendenden Flamme von Einfluss. Durch die Verminderung der Entfernung kann die Wirkung ebenso beeinträchtigt werden, wie durch eine Vergrösserung der Oeffnung. Befindet sich das Auge ausserhalb des durch die Oeffnung der Blende fallenden Strahlenkegels, so wird das Sternlicht mehr oder minder verschwinden und unsichtbar werden. Man ist daher vielfach genöthigt gewesen, um das Licht überhaupt sichtbar zu machen, den Durchmesser der Oeffnung in der Blende grösser zu machen, als es für die Herstellung des Sternlichtes unbedingt erforderlich war; es fallen mehr Lichtstrahlen durch die Oeffnung und durch die Brechung derselben am Rande der Oeffnung geht die Wirkung der Blende derart verloren, dass man das Sternlicht von dem ungeblendeten Lichte kaum noch unterscheiden kann.

Die über den schädlichen Einfluss des ungeblendeten weissen Lichtes und die ungenügende Wirkung des Sternlichtes geführten Klagen kann ich voll bestätigen.

Dass der Einfluss des ungeblendeten weissen Lichtes auf daneben befindliche rothe und grüne Lichter eine verschiedene sei, habe ich nicht feststellen können. Es scheint mir, dass die von Chappe s. Zt. ermittelten Verhältnisszahlen über die Sichtbarkeit der Flammen verschiedener Färbung nicht mehr ganz stimmen. Es mag dieses seinen Grund in den Fortschritten haben, welche seitdem in der Herstellung farbiger Gläser gemacht worden sind. Zu den rothen Blenden wird noch jetzt ausschliesslich rothes Ueberfangglas verwendet, und kann eine grössere oder geringere Dicke der rothen Schicht den Durchgang der weissen Lichtstrahlen mehr oder minder beeinflussen, während die grünen und blauen Gläser soweit sie im Signalwesen Verwendung finden, einheitlich gefärbt sind, und bei diesen vorzugsweise die Stärke der Färbung von Einfluss ist. Bei der Französischen Ostbahn habe ich blaue Blenden gefunden, welche bei normaler Witterung auf 1 200 m und mehr vollständig zuverlässig wirkten. Einen Unterschied in der Sichtbarkeit des rothen und grünen Lichtes habe ich mit den mir zu Gebote stehenden Mitteln, innerhalb gewisser für die Signalisirung im Eisenbahnwesen vollständig ausreichenden Grenzen, überhaupt nicht ermitteln können. Dagegen habe ich festgestellt, dass in einzelnen Fällen das grüne Licht den gerade herrschenden Nebel noch durchdrungen hat, während das rothe Licht derselben Flamme dieses nicht mehr that.

Um nun die Frage zu erörtern, in welcher Weise einerseits dem schädlichen Einflusse des ungeblendeten weissen Lichtes entgegenzuwirken ist, andererseits wie das Sternlicht in einer Weise herzustellen wäre, welche jede Verwechselung mit ungeblendetem weissen Lichte ausschliesst, so empfiehlt es sich, die Oeffnung, welche zur Herstellung des Sternlichtes dient, nicht in die mit dem Signalarm verbundenen, beweglichen Blenden anzubringen, sondern in der Rückwand der Signallaterne selbst. Auf diese Weise behält die Oeffnung stets dieselbe Lage zu der Flamme des Signallichtes und wirkt so zuverlässiger, als wenn sie in einer den Einflüssen von Wind und Wetter ausgesetzten beweglichen Blende angebracht ist. Will man die Wirkung des Sternlichtes verstärken, so kann die Oeffnung, statt mittelst einfachen Glases, durch eine Sammellinse geschlossen werden, welche die Lichtstrahlen gleichlaufend weiter führt, wie dieses an den Englischen Signalmasten allgemein üblich ist. Die Veränderung der Färbung des Sternlichtes wird dann durch eine die Bewegung des Signalarmes mitmachende farbige Blende bewirkt, für welche ein geeignetes „Blau“ sich empfiehlt. Hierbei ist es durchaus gleichgültig, ob das blaue Licht in der Haltstellung oder der Fahrtstellung erscheint. Die blaue Blende kann im Verhältniss zu der Oeffnung oder der Linse in der Rückwand der Signallaterne gross genug gemacht werden, um die Färbung des Lichtes, auch bei einer nicht ganz genauen Einstellung des Signalarmes, zu sichern.

Dass aus der Fassung der unter Signal 8 enthaltenen Anmerkung: Erscheint es erforderlich, die Stellung des Signalarmes bei Dunkelheit nach rückwärts erkennbar zu machen usw. deutlich hervorgeht, dass die Rücklichter den Zweck haben sollen, nur dem, den Mast bedienenden Wärter oder Weichensteller zu erkennen zu geben, dass beim Einstellen des Signales der Lichtwechsel stattgefunden habe, vermag ich nicht zu erkennen. Da die Stellung des Signalarmes dem das Signal bedienenden Wärter, sowie dem die Ein- und Ausfahrt der Züge regelnden Stationsbeamten, in der Regel durch elektrische Kontrolvorrichtungen kenntlich gemacht wird, dürfte es für diese Beamten lediglich den Zweck haben, das Brennen der Signallaterne anzuzeigen. Auf grösseren Bahnhöfen gibt es aber ausser den vorerwähnten Beamten, abgesehen von dem Lokomotivführer, noch die den Rangirdienst leitenden Stationsbeamten und die Rangirmeister, sowie die bei der Bahnunterhaltung thätigen Arbeiter usw., für welche es im Interesse der Förderung ihrer Arbeiten nothwendig ist, zu wissen, ob ein Signal für die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges auf Fahrt gestellt ist, oder ob sie unter dem Schutze des geschlossenen Signales weiter arbeiten dürfen oder nicht, was denselben in einfacher und durchaus zuverlässiger Weise durch den Farbenwechsel des Rücklichtes bekannt gegeben wird. Einem Lokomotivführer zu sagen, dieses oder jenes an einem Signalmaste erscheinende Zeichen habe für ihn keine Bedeutung, halte ich für sehr bedenklich, da es denselben leicht veranlassen könnte, anderen, für ihn Gültigkeit habenden Zeichen ebenfalls nicht die nöthige Aufmerksamkeit zu schenken.

Im allgemeinen empfiehlt es sich auch die Zahl der Signallaternen eher einzuschränken, als zu vermehren. Auf Blockstationen, Haltepunkten und kleineren Stationen, auf denen ein Rangiren gar nicht oder nur in verhältnissmässig geringem Maasse stattfindet, und wo die Stellung des Signalarmes dem in Frage kommenden Stationsbeamten durch elektrische oder mechanische Kontrolvorrichtungen genügend an-

gezeigt wird, und es sich nur darum handelt, das Brennen der Signallaterne kenntlich zu machen, kann man getrost das Ein- und das Ausfahrtssignal an demselben Maste anbringen und beide durch ein und dieselbe Signallaterne geben. Das Brennen der Signallaterne wird sowohl durch das rothe als auch das grüne Licht des Ausfahrtssignales kenntlich gemacht und der schädliche Einfluss des ungeblendeten weissen Lichtes vermieden.

Im allgemeinen schliesse ich mich den Ausführungen der Abhandlung in der „Zeitschrift für Lokomotivführer“ an und empfehle dieselben zur Berücksichtigung.

Metz, im Januar 1894.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 134 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in dem Verkehr der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn und der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 25. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Zu der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande als Kundmachung 11 ausgegebenen „Zusammenstellung der im Verkehre nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften“ ist der 2. Nachtrag ausgegeben worden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Publikation Oesterreichischer Eisenbahngesetze.

Das „Reichsgesetzblatt“ von 10. d. Mts. publizirt folgende 3 Gesetze und zwar betreffend: die Valsuganabahn, den Bau der Bahn Halicz-Ostrow (Tarnopol) und die Erwerbung der Lokalbahn Czernowitz-Novosielitza durch den Staat. Diese Gesetze sind auch in der diesjährigen Nr. 5 und 6 des „Verordn.-Bl. f. E. u. Sch.“ abgedruckt.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Im Oberösterreichischen Landtage wurde ein Antrag eingebracht, die Regierung zu ersuchen, von dem zu kostspieligen Baue der Tauernbahn Umgang zu nehmen, dagegen durch Verlängerung der Kremsthalbahn nach Liezen und den Bau der Linie Divacca-Laak für Oberösterreich und Böhmen eine bessere Verbindung mit dem Triester Seehafen zu schaffen. Der Landesausschuss wurde beauftragt, den Landesausschuss Böhmens mittelst motivirten Berichtes zu einer Parallelaktion einzuladen.

Im Triester Landtage brachte der Landesausschuss eine Resolution ein, in welcher die Regierung um die endliche Lösung der schwebenden Eisenbahnfragen im Interesse der Stadt Triest und des Reiches gebeten wird. Der Landtag beschloss einstimmig, die Resolution dem Präsidium des Ministerrathes vorzulegen. Gemäss einem weiteren Antrage erklärte sich der Landtag im Interesse der für Triest nothwendigen Eisenbahnlinie Divacca-Laak im Anschlusse an die Herpeljebahn gegen die sogen. Wochainerlinie.

Im Böhmischen Landtage wurde der Bericht der Kommission für öffentliche Arbeiten über den Landesausschuss-Bericht, betreffend die Durchführung des Gesetzes über die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung fortgesetzt. Eine höchst unerquickliche Debatte knüpfte sich an den Antrag, dass in den zu wählenden Landes-Eisenbahnrath nur solche Mitglieder entsendet werden sollen, welche beider Landessprachen mächtig sind. Dem trat insbesondere Abg. Dr. Russ mit der Ausführung entgegen, es handle sich um eine rein sachliche, wirthschaftliche Angelegenheit, deren Diskussion mit jener der Sprachenfrage keinen Zusammenhang habe. Hier handle es sich einzig und allein um fachmännische Persönlichkeiten, welche das unbesoldete Ehrenamt von Mitgliedern des Landes-Eisenbahnrathes bekleiden sollen und die man nicht erst einer Sprachprüfung unterwerfen könne. Wir brauchen eine Enquete von Fachmännern, und das Eisenbahnfach sei das allein entscheidende. Hier im Landtage befinde sich eine erste Eisenbahnkapazität, Herr Professor Rziha aus Wien; dieser Fachmann wäre unfähig, in Böhmen Mitglied des Eisenbahnrathes zu werden, weil er der Böhmischen Sprache nicht sehr mächtig ist. In Ungarn habe man s. Zt. einen „Schwaben“ (Königlicher Baudirektor Prangen) an die Spite des Eisenbahnwesens gestellt, weil seine Kapazität dem Lande wichtiger war als seine Kenntniss der Magyarischen Sprache.

Die Lokallinien der Wiener Stadtbahn.

In der vom K. K. Handelsminister Grafen Wurmbrand präsidirten Sitzung der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen wurden die Vorschläge der Regierung für die Sicherstellung der Lokallinien der Wiener Stadtbahn unverändert angenommen.

Danach sind die Wienthal- und Donaukanallinie innerhalb der ersten Bauperiode bis Ende 1897 von der Verkehrskommission auf Kosten des Staates, des Landes und der Kommune Wien herzustellen, während nach dem ursprünglichen Programm die Sicherstellung dieser Linien im Wege der Konzessionsertheilung an ein privates Unternehmen in Aussicht genommen war. Die innere Ringlinie soll eventuell durch ein privates Unternehmen erbaut und nach Ermessen der Regierung mit elektrischem Betriebe geführt werden. Das Programm der Bauperiode 1893 bis 1897 wird dadurch erweitert, dass die erst für eine spätere Zeit projektirte Fortsetzung der Gürtellinie vom Schlachthause im Wienthale aufwärts zum Anschlusse an die Westbahn bei Hütteldorf sofort zur Ausführung gelangen soll. Endlich wird die Theilstrecke Westbahnhof-Gumpendorfer Linie in die erste Bauperiode einbezogen werden. Die von dem Staate, dem Lande und der Stadt zu zahlende Annuität wird mit einer fixen Summe festgesetzt, und es bleibt der Kommission vorbehalten, Obligationen mit einer geringeren Verzinsung als 4 % in entsprechend höherem Nominalbetrage auszugeben, sofern nur die Gesammtannuität nicht überschritten wird. Der Handelsminister machte auch Mittheilungen über die Kosten, mit denen die Ausführung der Lokallinien der Stadtbahn veranschlagt wird. Für die Wienthallinie und die Donaukanallinie ist das gesammte effektive Erforderniss mit 19 758 000 fl. veranschlagt. Die Baukosten der inneren Ringlinie beziffern sich mit rund 5 000 000 fl. Das Erforderniss für den Ausbau jener Linien, welche die Verkehrskommission übernimmt, wird durch die Emission der gleichen Obligationen gedeckt werden, welche für die Hauptlinien der Stadtbahn geschaffen worden sind. Der Minister bemerkte, dass für die Begebung dieser Obligationen ein Minimalkurs von 95 % in Aussicht genommen sei; man dürfe jedoch erwarten, dass ein höherer Kurs zu erzielen sein wird. Bei Zugrundelegung eines Kurses von 95 % würde sich das Nominalkapital der Anleihe für die Lokallinien auf 20 798 000 fl. stellen. Für die Verzinsung dieses Kapitals mit 4 % und die Amortisation mit 0,2 % ist eine Annuität von 873 500 fl. erforderlich. Für die Ablösung der Dampftramwaystrecke Hütteldorf-Hietzing ist eine jährliche Summe von 22 000 fl. zu bezahlen; hierdurch erhöht sich die gesammte jährliche Last, mit welcher der Ausbau der beiden Lokallinien verbunden ist, auf 895 000 fl. Es sei anzunehmen, dass die beiden Linien eine Rentabilität in dieser Höhe liefern werden. allerdings unter der Voraussetzung, dass die Gürtellinie so zur Ausführung gelange, wie es in der vorgelegten Aenderung des Programms in Aussicht genommen ist. Graf Wurmbrand besprach noch die Verhandlungen, welche die Regierung mit der Dampftramwaygesellschaft und der Länderbank über die Konzessionirung der Stadtbahn geführt hat, und bemerkt, dass die Verkehrskommission an die Stelle der Konzessionärin treten und die Konzession unter den gleichen Bedingungen erwerben werde. Die Generaldirektion der Staatsbahnen werde den Bau führen, die Verkehrskommission werde mit ihr einen Betriebsvertrag abschliessen, wonach der Wiener Stadtbahn seitens der Staatsbahnen ein bestimmter Verkehr und ein jährlicher Ertrag von 890 000 fl. zugesichert werden soll. Sowohl von den Kosten der Bauführung und des Betriebes als auch von dem Erträgnisse entfallen auf den Staat 85 %, die Gemeinde Wien 10 % und das Land Niederösterreich 5 %. An diese Ausführungen knüpfte sich eine längere Diskussion. In derselben wurde namentlich darauf hingewiesen, dass die geänderten Bestimmungen über die Ausgabe von niedriger verzinslichen Obligationen mit besonderen Vortheilen verbunden seien. Hierdurch werden voraussichtlich bedeutende Ersparnisse erzielt werden, welche für den Ausbau von weiteren, bisher nicht projektirten Linien verwendet wer-

den können. Der Minister bemerkte schliesslich noch, dass die Regierung ein Gesetz vorbereite, in welchem für ein eventuelles Betriebsdefizit sowohl bei den Hauptbahnen wie bei den Lokallinien der Stadtbahn Vorsorge getroffen werden soll. Um eine Verzögerung in der Stadtbahnfrage zu vermeiden, habe die Regierung unterlassen, den Entwurf eines solchen Gesetzes gleich vorzulegen; sie behalte sich vor, auf diese Angelegenheit zu geeigneter Zeit zurückzukommen.

Das Projekt der elektrischen Stadtbahn in Wien.

Im Stadtrathe wurde das hierfür von der Anglo-Oesterreichischen Bank eingereichte Projekt besprochen.

Der Magistrat hat sich dahin geäussert, dass dasselbe im allgemeinen mit Freude begrüsst werden müsse. Von einem kapitalskräftigen Institute getragen, werde ein Verkehrsmittel geboten, welches sich in Budapest rasch beliebt gemacht hat und der Stadt zur Zierde gereicht. Geräuschloser Gang, Entlastung des Strassenverkehrs, Schonung des Pflasters, Vermeidung von Strassenverunreinigung, gleichmässige Geschwindigkeit und Anpassungsfähigkeit an die jeweiligen Verkehrsbedürfnisse seien die Vorzüge elektrischer Bahnen, denen auch in Wien Eingang verschafft werden sollte. Das Projekt biete eine grosse Ringlinie mit Ausästungen in die südlichen und nördlichen Theile der Stadt. Ferner werde dadurch Gelegenheit geboten, das Monopol der Tramway zu brechen. Sehr beachtenswerth sei das Anerbieten, die Stromleitung unterirdisch herzustellen, welche das eleganteste und sicherste System darstellte. Der Magistrat empfiehlt, die Ringlinie mit elektrischem Betriebe zu erbauen und von dieser die Zweiglinien ausgehen zu lassen. Zur Feststellung der Trasse, der grundlegenden Bestimmungen des Vertrages, der Dauer der Strassenbenutzung, des Korrespondenzdienstes und des Ausbaues nach anderen Richtungen wurde eine Kommission gewählt.

Eisenbahn-Gesetzvorlagen in Ungarn.

Der Königlich Ungarische Handelsminister v. Lukács unterbreitete dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf über die Konzessionirung der Vizinalbahn Versecz-Kubin, sowie eine Vorlage bezüglich der Ergänzung der in Bern abgeschlossenen Konvention über den Frachtenverkehr auf Eisenbahnen.

Eisenbahn Marmaros-Sziget-Körösmezö (-Woronienka-Stanislau).

Am 31. Dezember 1893 wurde der auf Ungarischem Gebiete liegende Theil des grossen Tunnels, welcher die Karpathen von Körösmezö aus durchbricht, vollendet und wird hierdurch die demnächstige Verbindung der im Bau begriffenen, auf Ungarischem Gebiete liegenden Theilstrecke Marmaros-Sziget-Körösmezö mit der auf Oesterreichischem Gebiete liegenden Theilstrecke Woronienka-Stanislau der Eisenbahn Marmaros-Sziget-Stanislau hergestellt. Der Tunnel selbst, zu dessen Herstellung auf einer 650 m langen Strecke Bohrungen durchgeführt werden mussten, hat im Bereiche des Ungarischen Gebietes vom Mundloche aus eine Länge von 580,25 m und wurde innerhalb 13 Monaten vollendet.

Gesammtverkehr auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1893.

Auf denselben wurden insgesammt 31 402 300 zahlende Personen befördert, demnach um 2 198 000 Personen mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen hierfür betrugen 19 652 000 fl., um 1 042 300 fl. mehr als im Vorjahre. An Gepäck wurden befördert 1 032 500 Stück; die Einnahmen hierfür betrugen 787 100 (gegen 1892 + 36 100) fl. Von den Reisenden entfielen auf den Fernverkehr 11 990 300 und auf den Nahverkehr 19 412 000. An Frachten wurden ausser den zu eigenem Bedarfe beförderten beiläufig 178 000 Wagenladungen im vergangenen Jahre auf diesen Linien 1 776 974 (+ 244 957) Wagenladungen aufgegeben. Ohne den eigenen Bedarf der Staatsbahnen wurden im vergangenen Jahre 196 177 (+ 58 117) Wagenladungen Kohle verfrachtet. Ferner wurden im Jahre 1893 433 743 (+ 54 762) Wagenladungen Stückgüter aufgegeben.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1893.

Die günstige Entwickelung der Einnahmen der Staatsbahnen hat bis zum Schlusse des Jahres angehalten, so dass die bis vor kurzem angenommene Mehreinnahme des Jahres 1893 im Betrage von 6 Millionen Gulden nicht nur erreicht, sondern vielleicht übertroffen werden dürfte. Der Monat Dezember dürfte eine Mehreinnahme von mehr als 800 000 fl. gebracht haben und es hat den Anschein, als ob die Verkehrsentwickelung noch lange nicht ihren Höhepunkt erreicht haben würde. Die Mehreinnahmen sämmtlicher Oesterreichischen Eisenbahnen beliefen sich im Jahre 1893 auf etwa 13 Millionen Gulden. Hiervon entfällt nahezu die Hälfte auf die Staatsbahnen. In erster Linie ist es aber der Lokalverkehr, der, begünstigt durch die Entstehung neuer industrieller Etablissements, zur Erhöhung der Mehreinnahmen der Staatsbahnen im abgelaufenen Jahre beigetragen hat.

Das Verbot des Betretens eines Eisenbahndurchlasses begründet keine Besitzstörung (Rechtsfall).

Einem Briefträger wurde der von ihm durch längere Zeit benutzte Durchgang durch einen Eisenbahndurchlass von der betreffenden Bahnverwaltung verboten; er klagte deshalb wegen Besitzstörung, wurde aber von allen drei Gerichtsinstanzen (O.-G.-H. ex 1892) aus folgenden Gründen abgewiesen: Die Klage ist offenbar gegen eine zum Schutze des Bahnbetriebes getroffene Verfügung gerichtet; die Beurtheilung einer solchen Verfügung entzieht sich überhaupt der Judikatur der Gerichte, weil gemäss § 96 der Eisenbahn-Betriebsordnung nur die administrativen Behörden jene Stellen bestimmen können, welche von anderen als zu dem Bahnpersonale nicht gehörigen Personen betreten werden dürfen. Endlich ist für die Beurtheilung der Zulässigkeit einer von der Bahnverwaltung getroffenen Verfügung die Bestimmung des § 13 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes maassgebend, wonach alle Angelegenheiten, welche sich auf die Vollziehung der Vorschriften dieses Gesetzes beziehen, von dem Rechtswege ausgeschlossen sind und vor die administrativen Behörden gehören. Endlich war auch die Gestattung des Durchganges vom Beginne an ein präcarium, welche nie zur Ersitzung führen kann, um so weniger als ein Recht auf den Durchgang aus Sicherheitsrücksichten stets widerruflich ist, wenn auch ein solches wirklich ertheilt worden wäre. (Nr. 120 des „Verordn.-Blattes für Eisenb. u. Schifff.")

Die Dux Bodenbacher Eisenbahn als Kohlengewerkschaft.

Mit der Ausgabe der 3 % Obligationen, welche den Aktionären der Dux-Bodenbacher Bahn als Entgelt für die Ablösung des Eisenbahnnetzes ausgefolgt wurden, ist auch der finanzielle Theil des Uebereinkommens über die Verstaatlichung dieser Bahn durchgeführt. Die Gesellschaft wurde aber nicht aufgelöst, sondern bleibt fortbestehen, um die Braunkohlenwerke, welche der Staat nicht übernommen hat, weiter zu betreiben. Aus einem Eisenbahnunternehmen ist hiernach eine reine Kohlengewerkschaft geworden, wenngleich diese unter der alten Firma „Dux-Bodenbacher Eisenbahn" geführt wird.

Mit Rücksicht auf den Fortbestand der Gesellschaft wurden die Aktien der Dux-Bodenbacher Bahn nicht aus dem Verkehre gezogen, sondern auf den 4. Theil des Nominalbetrages abgestempelt und den Besitzern zurückgestellt. Das Gesellschaftskapital besteht nach wie vor aus 40 800 Aktien, beträgt aber, da diese Aktien jetzt auf 50 fl. lauten, nur mehr 2 040 000 fl. Die Verzinsung dieser Aktien hängt nunmehr zum weitaus grössten Theile von dem Ertrage der Kohlenwerke ab. Die finanzielle Lage der Gesellschaft lässt sich ziemlich klar überblicken. Sie bezieht von der Staatsverwaltung jährlich eine steuerfreie Rente im Betrage von 1 710 000 fl. Aus dieser Rente sind in erster Reihe die 4 % Prioritäten sowie die 3 % Obligationen, welche soeben ausgegeben worden sind, zu verzinsen und zu amortisiren. Das Erforderniss für den Dienst dieser Anleihen beziffert sich mit 1 647 060 fl. Demnach verbleiben aus der Jahresrente, die sich auf 1 710 000 fl. beläuft, noch 63 000 fl. für die Gesellschaft. Dazu kommt das Erträgniss der Kohlenwerke, welches auf etwa 100 000 fl. jährlich veranschlagt wird.

Die Kapitalserhöhung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Das Ministerium des Innern hat die in der letzten Generalversammlung der Aktionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft beschlossene Aenderung der Statuten genehmigt. Das Stammkapital ist auf 19 047 500 fl., bestehend aus 38 095 Stück Aktien à 500 fl., festgesetzt. Das Gesellschaftskapital kann überdies auf Antrag des Verwaltungsraths über Beschluss der Generalversammlung nach Maassgabe der Konzession auch über den gegenwärtigen Betrag erhöht werden.

Infolge dessen hat die Gesellschaft eine Aufforderung an die Inhaber der betreffenden Aktien und der Genussscheine erlassen, bezüglich der Abstempelung bis längstens 31. Januar d. J. einzuschreiten. (Diese Kundmachung ist in Nr. 100 S. XVI Jahrg. 1893 d. Ztg. unter Anzeigen abgedruckt. Die Red.)

Konvention der Gläubiger der Prag-Duxer Eisenbahn.

Das K. K. Ministerium des Innern hat den Beschluss der ausserordentlichen Generalversammlung dieser Bahn vom 9. August 1892, betreffend die Reduktion des Stammaktienkapitals von seiner jetzigen Höhe von 8 100 000 fl. Oe. W. auf den Betrag von 5 400 000 fl. Oe. W. durch Abstempelung der auf den Nominalbetrag von je 150 fl. Oe. W. lautenden 54 000 Stammaktien auf den Nominalbetrag von je 100 fl. Oe. W.,

unbeschadet des den Stammaktionären nach dem ursprünglichen Nominalbetrage der Stammaktien zustehenden Antheils an dem Gesellschaftsvermögen, für den Fall der Auflösung der Gesellschaft genehmigt. Infolge dessen werden die Gläubiger der Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft aufgefordert, sich mit ihren Forderungen bei der Direktion in Prag zu melden.

Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens; Vortrag über „Hagans' Lokomotive und verwandte Lokomotivsysteme".

In der ersten diesjährigen Versammlung dieses Vereins besprach der Präsident, Ingenieur Ziffer, in einer längeren Rede die bisherigen Bestrebungen und doch unbefriedigenden Ergebnisse des Vereins, erwähnte dankend die wohlwollende Unterstützung seitens der Regierung, sowie der Abgeordneten, die sich bei Gelegenheit der neuerlichen Verlängerung der Wirksamkeit des Lokaleisenbahn-Gesetzes wärmstens für die Förderung des Lokalbahnwesens einsetzten, endlich auch die in dieser Zeitung mitgetheilten Landtagsberichte hierüber und schloss mit dem Wunsche, dass das Jahr 1894 in der Aera des Lokal- und Strassenbahnwesens als bahnbrechend bezeichnet werden möge.

Hierauf hielt der Kaiserliche Rath und Eisenbahn-Centralinspektor Ferd. Summerecker den in der Ueberschrift angedeuteten Vortrag. Nach einigen einleitenden Bemerkungen über die Entwickelung des Lokomotivbaues und die Bedeutung des Lokomotivmotors, erörterte der Vortragende an der Hand von Abbildungen und Skizzen das Wesen der Haganslokomotive, deren Konstruktionsverhältnisse und praktischen Werth. Sodann unterzog er die mit der genannten Lokomotivtype verwandten Systeme und zwar: Engerth, Fink, Meyer, Fairlie, Klose, Johnstone, einer Betrachtung und gelangte in seinen Schlussfolgerungen zu dem Resultate, dass Hagans' Lokomotive den gesteigerten Anforderungen entspreche, welche man gegenwärtig an Eisenbahn-Betriebsmotore stellt und selbe auch in solchen Fällen häufig Verwendung finden werde, wo Bahnstrecken zahlreiche und scharfe Krümmungen enthalten, oder wo verhältnissmässig leichter Oberbau, wie bei Lokalbahnen, mit leistungsfähigen Lokomotiven befahren werden soll.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Italienische Krise übt einen sehr ungünstigen Eindruck auf die Börse. Die Vorgänge in Serbien und das unbegründete Gerücht von der Demission des Ungarischen Ministeriums, infolge der Agitationen gegen ihre kirchenpolitischen Vorlagen, trugen zur gedrückten Stimmung bei. Matter waren Nordwestbahn (221), Elbethalbahn (242,75), Staatsbahn (310,50), Südbahn (108,25) und Aussig-Teplitzer Bahn (1840), obwohl letztere eine Dividende von 70 fl. zur Vertheilung bringen soll. Auch die übrigen Böhmischen Bahnen waren vernachlässigt. Nur Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2930) hatte eine kleine Steigerung zu verzeichnen. Der Prioritätenmarkt war durch Gerüchte über die Umwandlung der 5 % Prioritäten der Nordwestbahn (109,20) und der 5 % Prioritäten der Südbahn (128,25) etwas beeinflusst.

Aus Frankreich.

Behandlung von Fahrplananträgen.

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat den Oberbeamten der Staatsaufsicht über den Eisenbahnbetrieb schon mehrfach eingeschärft, wie grossen Werth es darauf lege, dass die Gesuche und Beschwerden, betreffend den Gang der Züge, in möglichst kurzer Frist untersucht werden. Gleichwohl hat der Minister Gelegenheit gehabt, festzustellen, dass derartige Angelegenheiten zu lange unerledigt blieben und dass die Betheiligten erst sehr spät von der getroffenen Entscheidung benachrichtigt würden, selbst wenn die beantragten Verbesserungen im Laufe der Untersuchung verwirklicht werden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten glaubte infolge dessen den Generalinspektoren des Eisenbahn-Aufsichtsdienstes die früheren Anregungen durch Rundschreiben vom 27. November 1893 von neuem einschärfen und die in Zukunft zu befolgenden Regeln genau feststellen zu sollen.

Die Generalinspektoren der Staatsaufsicht haben danach eine Liste der ihnen zur Begutachtung mitgetheilten Anträge, betreffend den Gang der Züge, zu führen. Sobald ihnen die Vorschläge der Gesellschaften, betreffend Einrichtung des Winter- oder Sommerfahrplans, zugehen, stellen sie diejenigen Anträge, welche durch die genannten Vorschläge befriedigt werden, zusammen und reichen diese Uebersicht mit den an sie gerichteten Schreiben sofort an die Aufsichtsbehörde ein, ohne die Vorlage der Berichte über die Gesammtheit der Gesellschaftsvorschläge abzuwarten. Ebenso ist bezüglich der theilweisen Aenderungen, die im Laufe des Sommers oder Winters an den Fahrplänen vorgenommen werden, zu verfahren. Bezüglich derjenigen Gesuche, die bei Eröffnung des Winter- oder Sommerfahrplans oder zu einem anderen Zeitpunkte nicht befriedigt werden, ist die Untersuchung in spätestens 40 Tagen zu beendigen. Der Minister weiss wohl, dass die Gesellschaften, welche in solchen Fällen gehört werden müssen, nicht immer mit der wünschenswerthen Schnelligkeit auf die Mittheilungen der Aufsichtsbeamten antworten und dass dies einer der Hauptgründe für die Verzögerung der Prüfung ist. Der Minister fordert daher die Generalinspektoren auf, die Gesellschaften in solchen Fällen zu benachrichtigen, dass sie trotzdem ihren Bericht und zutreffenden Falls ihre Vorschläge der Aufsichtsbehörde einreichen würden.

Familienzeitkarten im Pariser Vorortverkehr.

Ermässigte Familienzeitkarten hat in Frankreich zuerst die Dampfstrassenbahn-Gesellschaft Paris-Saint Germain eingeführt, welche am 12. Februar 1893 dem Minister der öffentlichen Arbeiten folgenden Tarif zur Genehmigung unterbreitete: Ermässigte Zeitkarten werden an Mitglieder derselben Familie für sämmtliche Strecken der Bahn in I. und II. Klasse mit der Maassgabe ausgegeben, dass der Preis der zweiten Karte um 20 %, derjenige der dritten um 25 %, derjenige der vierten um 35 %, derjenige der fünften um 35 % und der Preis jeder ferneren Karte um 40 % des Preises der Hauptkarte ermässigt wird. Diese Karten sind ausschliesslich für die bezeichnete Person gültig. Als Familienmitglieder gelten: Frau, Kinder, Vater, Mutter, Grossvater, Grossmutter, Schwager, Schwägerin, Schwiegersohn, Schwiegertochter, Bruder, Schwester, Schwiegervater, Schwiegermutter, Oheim, Tante, Neffe, Nichte und Dienstboten.

Neuerdings gibt auch die Orléansbahn ermässigte Familienzeitkarten für Strecken bis zu 60 km Länge aus, wobei die Ermässigung für die zweite Karte 20 %, für die dritte 30 % und für jede fernere 40 % beträgt.

Gepäckaufbewahrung auf den Bahnhöfen.

Nach Art. 28 der Anwendungsbedingungen des allgemeinem Eilguttarifs hat das Publikum das Recht, Gepäck gegen eine Gebühr von 5 Cts. für den Gegenstand und 24 Stunden, mindestens jedoch von 10 Cts. auf den Bahnhöfen zur Aufbewahrung abzugeben. Diese mässige Gebühr hat indessen nach Feststellung der Westbahn gewisse Personen dazu geführt, die Gepäck-Aufbewahrungsstellen der Bahnhöfe in wirkliche Niederlagen für sperrige oder leicht zerbrechliche Waaren umzuwandeln. Verschiedene Radfahrer geben ihre Fahrräder, um die von den besonderen Gewerbetreibenden geforderten Lagerkosten zu ersparen, Wochen lang den Bahnhöfen zur Aufbewahrung und holen sie nur Sonntags. Um diesen Anforderungen zu genügen, müssten die Aufbewahrungsstellen besonders in Paris, wo der Raum schon an und für sich sehr knapp bemessen ist, zum Schaden nöthigerer Einrichtungen vergrössert werden. Um diesem Missbrauch zu begegnen, haben die Eisenbahngesellschaften und die Staatsbahnverwaltung dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Antrag unterbreitet, nach dem zwar die Lagergebühr für das eigentliche Gepäck die gleiche wie bisher bleiben soll; für die übrigen Gegenstände sollen aber für 1 Tag 10 Cts., für 2 Tage 10 Cts., für 3 Tage 20 Cts., für 4 Tage 30 Cts. und für jeden folgenden Tag 20 Cts. erhoben werden. Die Staatsbahnverwaltung bemerkt übrigens, dass es regelmässiger sein dürfte, das Lagergeld für Gepäck durch Ministerialerlass anderweitig festzusetzen, weil die fragliche Bestimmung nur eine Wiedergabe des Art. 6 des Ministerialerlasses vom 26. April 1892 sei. Die Staatsaufsichtsbeamten erkennen diese Bemerkung als richtig an und heben hervor, dass die von den Eisenbahngesellschaften beabsichtigte Unterscheidung zwischen Gepäck und anderen Gegenständen mit dem Gesetz und der Rechtsprechung nicht im Einklang stehe, da ein Ministerialerlass vom 11. Mai 1875 bestimme: „Jeder Reisende ist berechtigt, als Gepäck diejenigen Gegenstände, welcher Art sie auch sein mögen, anzubieten, welche er mit sich befördern zu lassen beabsichtigt". Auch im übrigen stimmen die Aufsichtsbeamten den Gesellschaften nicht bei und halten die Missbräuche keineswegs für so schwer wie angegeben. Der Landes-Eisenbahnrath schloss sich diesem Gutachten im wesentlichen an und ist der Meinung, dass die Eisenbahnen ihre Gepäck-Aufbewahrungsstellen nicht der Steigerung des Personenverkehrs entsprechend erweitert hätten; aus diesen Gründen empfahl er dem Minister die Ablehnung des Antrags.

Der Dienstmiethevertrag der Eisenbahnbeamten.

Bereits am 24. Dezember 1890 hatte der Abgeordnete Castelin bei der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend den Miethsvertrag und die Lage der Eisenbahnbediensteten gegenüber den Gesellschaften, eingebracht. Die Rechtsschutzkammer der Eisenbahnarbeiter und -Bediensteten arbeitete infolge dessen einen Entwurf aus, in den sie zum Theil die Bestimmungen des Abgeordneten Castelin hinübernahm, sie aber

ergänzte und erweiterte. Diesen neuen Entwurf hat der Abgeordnete Castelin zu dem seinigen gemacht und ihn neuerdings am 2. Dezember 1893 bei der Kammer eingebracht.

Nach dem Entwurf dürfen die Gesellschaften und Beamten den Miethsvertrag nicht ohne rechtmässigen Grund lösen. Die von dem Bediensteten und der Gesellschaft eingezahlten Ruhegehaltsbeiträge sind dem Bediensteten jederzeit gesichert und fallen bei seinem Tode unverkürzt seiner Wittwe oder seinen minderjährigen Kindern zu. Das Recht auf Ruhegehalt ist nach einjähriger Probedienstzeit erworben und der Bedienstete erhält alsdann den Titel „Angestellter Beamter“ (agent commissioné). Die Dienstzeit wird auf 25 Dienstjahre bei 50 Altersjahren begrenzt. Ein Ausschuss zur Hälfte aus Abgeordneten, Senatoren und Antheilhabern der Gesellschaften, zur Hälfte aus Arbeitern und Angestellten setzt die Einrichtung der Ruhegehaltskasse fest.

Todtenschau.

Felix Durbach, Oberingenieur der Brücken und Strassen a. D. und Verwaltungsrath der Ostbahn, ist im 70. Lebensjahre gestorben. Durbach war einer der ältesten Beamten der Ostbahn und hat lange Jahre deren Betrieb geleitet. Wegen seiner Verdienste im Deutsch-Französischen Kriege und bei Uebergabe des Elsass-Lothringischen Netzes an Deutschland wurde er zum Offizier der Ehrenlegion ernannt.

Juristisches.

Ist die Bahn zur Rückzahlung nicht benutzter Fahrkarten verpflichtet?

Durch § 6 der Verkehrsordnung wird die Bahnverwaltung zur Beförderung aller sich dazu meldenden Personen verpflichtet, welche die allgemeinen Beförderungsbedingungen erfüllen, soweit die der Bahn zur Verfügung stehenden Mittel dazu ausreichen (§ 14 a. a. O.). An gleicher Stelle wird die Bahn zur Rückzahlung des Fahrkartenpreises veranlasst, wenn der Reisende die beabsichtigte Fahrt infolge eines bei der Bahn eingetretenen Hindernisses, z. B. Ueberfüllung des Zuges, Unmöglichkeit der Abfahrt wegen Schneewehen u. dergl., nicht ausführen kann. Die Frage, ob die Bahn zur Rückzahlung des Fahrpreises auch dann angehalten werden könne, wenn der Fahrgast wegen eines bei ihm eingetretenen Hindernisses die Fahrt nicht unternehmen kann oder will, hat zu vielfachen Meinungsverschiedenheiten Veranlassung gegeben, insbesondere bei der Erörterung der Uebertragbarkeit der Rückfahrkarten.

Der Reisende, welcher am Schalter eine Fahrkarte löst, schliesst damit einen Transportvertrag ab, dessen Bedingungen ausser Vorauszahlung des Preises sich nach den bekannt gemachten allgemeinen Transportbestimmungen richten. Soweit diese eine Einschränkung nicht enthalten, kommt das bürgerliche Recht zur Anwendung. Diese Vertragsbedingungen, auch das durch Abdruck auf der Rückfahrkarte bekannt gegebene Verbot der Uebertragung der letzteren, sind für den Fahrgast verbindlich, mag er dieselben vorher gekannt haben oder nicht. Zu seinen Gunsten enthalten sie die Herabsetzung des Fahrpreises bei Rückfahrkarten, zum Schutze der Bahnverwaltung die Beschränkung der Gültigkeitsdauer der Fahrkarten. Durch die Ueberschreitung der Fristen wird die Fahrkarte rechtsungültig, nicht aber erlischt damit ohne weiteres der Anspruch aus dem Transportvertrag. Wie nunmehr allgemein anerkannt, ist die Fahrkarte nicht Inhaberpapier, d. h. nicht selbständiger Träger von Rechten, die mit der Hinfälligkeit derselben ebenfalls fallen, sie ist vielmehr nur ein Legitimationsschein, Ausweis über den Vertragsabschluss. Inhalt des Vertrages ist ein Transportversprechen. Kommt dieses nicht zur Ausführung, so hat die Bahn ihrerseits die Vertragsleistung nicht bethätigt. Für die Leistung des Reisenden ist damit der Grund fortgefallen: bei dem Erlöschen der Verpflichtung der Bahn erlischt auch die seinige und er kann zurückfordern, was er der Bahn bezahlt hat, die um diesen Betrag ohne Grund bereichert ist. Dieser Auffassung hat die Preussische Eisenbahnverwaltung Rechnung getragen, indem sie die Betriebsämter anwies, bei verfallenen Rückfahrkarten auf Anfordern des die Rückfahrt nicht ausführenden Reisenden den auf diese entfallenden Theil des Fahrkartenpreises zurückzuerstatten.

Bischweiler (Unter-Elsass).

Cörmann, Gerichtsassessor.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Laut Verständigung der Fürstlich Bulgarischen Staatsbahn wurde der Güterverkehr zwischen Bellova und Sestrimo am 8. Januar l. J. wegen Verkehrsunterbrechung bis auf weiteres eingestellt.

Der Personen- und Gepäckverkehr wird aufrecht erhalten.

Budapest, am 18. Januar 1894. (205)
Die Direktion
der K. Ung. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. werden die im Anhange des Tarifs vom 10. September 1892 und in den Nachträgen I und II hierzu enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Altwarnsdorf der Sächsischen Staatsbahn und Warnsdorf der Böhmischen Nordbahn in den Nachtrag III zum Tarife für den Inländischen (Oesterreichischen) Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach aufgenommen.

Dresden, den 19. Januar 1894. (206)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr (Heft III). Mit dem 15. Februar d. J. tritt zu dem Heft III des Ausnahmetarifes für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält anderweite, zum Theil ermässigte, zum Theil erhöhte Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahn Pressburg-Steinamanger. Die erhöhten Sätze haben erst vom 1. April 1894 ab Geltung, und gelten bis dahin die bisherigen Sätze. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 18. Januar 1894. (207)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Zu Theil II b (Französische Schnittsätze) tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag IX in Kraft. Exemplare desselben können von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 0,30 ℳ bezogen werden.

Strassburg, den 17. Januar 1894. (208)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Soweit in den Ausnahmetarifen für den Versand von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier im Binnenverkehr des diesseitigen Bezirks für Massensendungen von 45 t, 35 t und 25 t und im Verkehr nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg und Breslau sowie der Altdamm - Colberger Eisenbahn bezüglich der Frachtsätze für Massensendungen in der Abtheilung II und III, sowie bezüglich der ermässigten Frachtsätze für Koks und Kokskohlen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau in der Abtheilung I (Nachtrag 1 unter I 3) des Tarifs vom 1. Juni 1893 die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen vorgeschrieben ist, tritt mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab eine Aenderung dahin ein, dass nur bei Verwendung von Wagen mit 15 t Ladegewicht und mehr der Frachtberechnung das Ladegewicht der gestellten Wagen, im übrigen aber das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch 10 t für jeden Wagen zu Grunde zu legen ist.

Berlin, den 19. Januar 1894. (209MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Fortan werden für die Entladung und Lagerung von Gütern in den Getreidehallen auf dem Produktenbahnhofe in Königsberg i. Pr. besondere, ermässigte Gebühren erhoben, welche bei der Güter-Abfertigungsstelle in Königsberg i. Pr. zu erfahren sind.

Bromberg, den 19. Januar 1894. (210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband. Die an der Linie Diedenhofen - Teterchen neu errichtete Haltestelle Endorf i/Lothr. wird vom Tage der Betriebseröffnung, dem 1. Februar d. J., ab in die Hefte 1—5 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs aufgenommen. Die direkten Entfernungen und Frachtsätze sind die gleichen, wie solche in den am 1. Januar 1894 ausgegebenen Nachträgen zu den einzelnen Tarifheften für Station Bidingen vorgesehen sind. Der Stationsname Bidingen wird darin durchweg durch Endorf i/Lothr. ersetzt.

Strassburg, den 19. Januar 1894. (211)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Februar d. J. in Kraft tretenden Nachtrag X zum Thüringisch-Bayerischen Gütertarife werden der Kilometerzeiger und die Tariftabellen ergänzt und abgeändert, sowie der Haupttarif berichtigt. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 22. Januar 1894. (212)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Februar d. J. treten direkte Frachtsätze für die Verkehrsstelle Engelsdorf in Kraft, die durch die betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Dresden, den 19. Januar 1894. (213)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen und Koks ab Stationen der Südwestdeutschen Eisenbahnverwaltungen nach solchen der Mittel- und Westschweiz, vom 1. Juli 1888, ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 der II. Nachtrag erschienen.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, u. a. neue Frachtsätze für die Elsässischen Stationen Bischheim, Strassburg Centralbahnhof, Strassburg-Neudorf, Hüningen und Lauterburg Hafen, sowie für die Schweizerischen Stationen Lengnau, Charrat-Fully, Clarens, Perroy, Serrières und Sisikon. Ferner erhalten die Frachtsätze des Haupttarifs und der Nachträge für die Artikel Steinkohlen, Braunkohlen, Steinkohlen- und Braunkohlenkoks, sowie Steinkohlen- und Braunkohlenbrikets Gültigkeit.

Der Nachtrag kann von unserm Gütertarifbüreau, sowie von den übrigen betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 20. Januar 1894. (214)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. Herausgabe eines Nachtrages zum Anhang zu Tarifheft 3. Am 15. Februar d. J. tritt zum Anhang zu Tarifheft 3 der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält eine theilweise Ergänzung und Aenderung der vorübergehend ermässigten Ausnahmefrachtsätze für Mais (Kukuruz), Futtermehl, Kleie usw., sowie einen provisorischen Ausnahmetarif für getrocknete, ausgelaugte Rübenschnitzel (Diffusionsrückstände) für den Verkehr von der Station Hatvan der Ungarischen Staatsbahnen. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 18. Januar 1894. (215)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der am 8. Juli a. pr. für unseren Lokalverkehr eingeführte Ausnahmetarif für Futtermittel tritt bezüglich der in demselben unter 2 a—c bezeichneten Artikel mit dem 1. Juli cr. ausser Kraft. Dagegen bleibt für die unter 1 des Tarifs aufgeführten Artikel (Torfstreu und Torfmüll, Streutorf und Holzsägespäne) der ursprünglich festgesetzte Geltungstermin bestehen.

Danzig, am 20. Januar 1894. (216J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Frankfurt Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. Am 1. k. Mts. tritt der Nachtrag IV zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, durch welchen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Wegebaumaterialien eingeführt werden. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 23. Januar 1894. (217)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmefrachtsatz für gebrannte Steine von Neuhof (Mark) nach Schönholz. Am 1. Februar d. J. tritt für den Versand von gebrannten Steinen (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Neuhof (Mark) nach Schönholz ein ermässigter Frachtsatz von 0,19 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 22. Januar 1894. (218MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach dem Direktionsbezirk Altona. Für den vorbezeichneten Verkehr tritt an Stelle des bisherigen, im Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Breslau enthaltenen Ausnahmetarifes mit dem 1. Februar d. J. ein neuer Tarif in Kraft. — Die Frachtsätze des neuen Tarifes sind zum grössten Theil ermässigt, im übrigen aber gegen den bisherigen Tarif unverändert geblieben. Druckabzüge des neuen Tarifes können von den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 10 ₰ für ein Stück bezogen werden.

Breslau, den 25. Januar 1894. (219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Holz des Sp.-T. III treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bakow	32 ₰
„ Böhm.-Kamnitz	14 „
„ Böhm.-Leipa	18 „
„ Bösig	28 „
„ Falkenau-Hillem	18 „
„ Hirschberg	25 „
„ Röhrsdorf	25 „
„ Tannenberg	25 „
„ Weisswasser	30 „
„ Woken	27 „
„ Zwickau i. B.	27 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Bakow	54 ₰
„ Böhm.-Kamnitz	36 „
„ Böhm.-Leipa	40 „
„ Bösig	50 „
„ Falkenau-Hillem	40 „
„ Hirschberg	47 „
„ Röhrsdorf	41 „
„ Tannenberg	37 „
„ Weisswasser	52 „
„ Woken	49 „
„ Zwickau i. B.	43 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 21. Januar 1894. (220)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer Verkehr. Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehr. Einbeziehung der Station O. Buda-Filatorigát in die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide etc. Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1894 wird die Station O. Buda-Filatorigát in die vom 1. Juni 1891 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Mehl etc. des Oesterreichisch-Ungarisch-Lindauer und Vorarlberger Verkehres einbezogen und gelten für die Station die gleichen Frachtsätze, wie im Verkehre mit Budapest-Kelenföld.

Wien, am 20. Januar 1894. (221)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Maschinen und Maschinentheile treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Rossitz	72 ₰*)	—
Von Schönpriesen-Umschlag		
nach Rossitz	67 ₰	—
Von Dresden-Elbkai		
nach Rossitz	112 ₰	108 ₰
Von Mittelwalde		
nach Rossitz	23,4 kr. Oe. W.	—

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 22. Januar 1894. (222)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

*) Dieser Frachtsatz gilt auch für Transporte, welche von ausländischen Stationen per Bahn in Tetschen eintreffen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Ulmerfeld	213 ₰
Nach Aussig-Landungsplatz	
von Ulmerfeld	216 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Ulmerfeld	208 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Ulmerfeld	253 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Von den vorstehenden Frachtsätzen werden bis auf weiteres 8 ₰ als Kursdifferenz in Abzug gebracht.

Wien, am 21. Januar 1894. (223)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Nachtrag II zum temporären Anhange.) (Einführung von Kursdifferenzen.) Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 gelangt der Nachtrag II zu dem vom 1. August 1893 gültigen temporären Anhange zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält die Einführung von Kursdifferenzen zur Schnitttafel I und ist bei den betheiligten Verbandverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 19. Januar 1894. (224)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

In Ergänzung des Theils II des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg tritt mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde folgende Bestimmung sofort in Kraft:

Wiedergültigmachung bezw. Zurücknahme unbenutzt gebliebener, bereits durchlochter Fahrkarten auf **Stationen** mit **abgesperrten Bahnsteigen.**

Fahrkarten, welche wegen Zugüberfüllung oder aus anderen Ursachen nachweislich zur Fahrt nicht benutzt, jedoch bereits durchlocht sind, werden seitens des diensthabenden Beamten handschriftlich oder mittelst Stempels wieder gültig gemacht. Dem Inhaber einer auf diese Weise gültig gemachten Fahrkarte steht es frei, die Fahrt an demselben oder dem nächstfolgenden Tage auszuführen. Wird die sofortige Zurückerstattung des Fahrgeldes am Schalter verlangt, so erfolgt dieselbe, sofern nicht einer der im § 14 Absatz 1 oder § 26 Absatz 4 der Verkehrsordnung bezeichneten Fälle (Mangel an Platz in der betreffenden Klasse oder Ausfall des Zuges) vorliegt, nur unter Kürzung von 10 ₰, d. i. dem Betrage einer Bahnsteigkarte.

Magdeburg, den 23. Januar 1894. (225)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1894 bis 1. April 1895 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 7. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, im Januar 1894. (226)
Grossherzogliche Direktion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen

Nr. 2. Jahrgang 1894. Berlin, am 27. Januar 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	1	1	Schliesskorb	? —	56	1	Elberfeld-Döppersberg	K. E.-D. Elberfeld	
2	A C	—	1	—	eis. Rohr —	4	2	Dortmund D.	Rechtsrh. Köln	
3	A D	215	1	Ballen	Korke —	26	3	Mannheim	Hessische Ludwigsb.	
4	A S	—	1	Kiste	leer —	34,5	4	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
5	A S B	6076	1	Kollo	Eisen —	107	5	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
6	A W S	1666	1	Kiste	leer —	4,5	6	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
7	B	—	1	Fass	leer —	7,5	7	„	„	b. Schuppenrevision, beschr.: Bremen.
8	B B	~~14~~ durchstrichen	1	Sack	Bürstenwaaren (Schrupper)	32	8	Worms	Hessische Ludwigsb.	
9	B J D	5005	1	Fass	leer —	—	9	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	a. d. Strecke gef.
10	B M B	1[illegible]490	1	Korb	leer —	8,5	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
11	C D	80	1	„	Eisenwaaren —	35	11	Mannheim	Hessische Ludwigsb.	
12	C H	10795	1	Ballen	Wollenwaaren —	20	12	Darmstadt	„	
13	C K	29346	1	Kiste	leer —	—	13	Harburg	K. E.-D. Hannover	alte Bekleb.: Meissen-Harburg.
14	C K	7473	1	Fass	unbekannt —	211	14	Altona	K. E.-D. Altona	
15	C L	1493	1	Kiste	Eisenwaaren —	32	15	Mannheim C. B.	Hessische Ludwigsb.	
16	C L	441 475	2	Kisten	runde Käschen —	17	16	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
17	C O E	61/118	2	—	Ketten —	—	17	Wanne	Rechtsrh. Köln	
18	D	3049	1	—	hölz. Bettrahmen —	10	18	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision
19	D Z P	30	1	Sack	leere Säcke —	7	19	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
20	E	—	15	Blöcke	Zinn —	500	20	Calbe (Stadt)	K. E.-D. Frankf. a. M.	
21	E	16	1	—	Maschinentheil —	41	21	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
22	E B	—	1	Kollo	Effekten —	26	22	Hamont	Grand Central Belge	
23	E E	—	1	Kiste	Citronen —	39	23	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
24	E K	2172	1	Ballen	Lederabfälle —	19,5	24	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision gef.
25	E S	1516	1	Fässchen	leer —	6	25	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
26	F	631	1	Kiste	6 eis. Bügeleisen —	20	26	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
27	F	1 2	1 1	— —	Holzbock — Balken — (Verlademittel)	—	27	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	auf dem Holzperron vorgef.
28	F B & Co.	192	1	Kiste	alte Werkzeuge —	—	28	Euskirchen	Linksrh. Köln	
29	F F	15	1	-	Ringplättchen (Ofentheil)	1	29	Frankfurt a/M. (Ostbhf.)	Hessische Ludwigsb.	
30	F J B	—	1	Tafel	Schwarzblech —	29	30	Trier	Linksrh. Köln	
31	F K	I	1	Kiste	Stahlwaaren —	42	31	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
32	F R	145	1	—	Tau —	15,5	32	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
33	F S	2	1	Stück	Kesselofen —	—	33	Wengerohr	Linksrh. Köln	
34	G	38	1	—	Ofentheil —	—	34	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision am 30./12. 93.
35	G	49 55	2	—	Doppelthüren —	—	35	„	„	
36	G L	1	1	Fass	leer —	28	36	Diest	Grand Central Belge	
37	G M	2	1	Kiste	? —	35,5	37	Greussen	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Nordhausen-Greussen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
38	G S	138	1	Sack	2 Säcke	18,5	38	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
39	G S M	9406	1	Kiste	Spiegelglas	34	39	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
40	G W	860	1	„	leer	16	40	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
41	H	36	1	Sack	weisse Faden	12,5	41	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
42	H	9325 (undeutlich)	1	Fass	Petroleum	157	42	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
43	H	—	15	—	Lithographiesteine	—	43	Anvers Süd	Grand Central Belge	
44	H St	2223	1	Kiste	Holzwaaren (6 bemalte hölz. Schalen)	15	44	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
45	H T & C	8292	1	„	leer	15	45	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
46	J L	10407	1	Fass	Oel	224	46	Rheydt	Linksrh. Köln	
47	J R S	2689	1	Harrass	leer	31	47	Münster	Rechtsrh. Köln	
48	K & Co.	8726	1	Kiste	leer	19	48	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
49	K S	3310	1	Ballen	Manufakturwaaren (4 Stück gefärbte Nessel)	36	49	Schalke K. M.	Rechtsrh. Köln	
50	L	1/2	2	Kisten	Zucker	54	50	Siegburg	„	
51	L	5	1	—	gusseis. Eisenplatte	4,5	51	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
52	L	3287	1	Kiste	Schirmständer von Holz	29	52	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
53	1 L 6 U	1147 5 U	1	Kollo	Eisenplatte	33	53	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
54	L A	2669	1	Kiste	leer	31	54	Darmstadt	Hessische Ludwigsb.	alte Bezettelung: Hof-Darmstadt.
55	L & H	2090	1	„	leer	8	55	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
56	L H	8843	1	„	leer	20,5	56	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	alte Bekleb.: Altona-Bremen.
57	L T	7416	1	„	Kleider	10	57	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	M	1	1	Fässchen	leer	12	58	Worms	Hessische Ludwigsb.	
59	M G	5704	1	Kiste	Holzschrauben	36	59	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
60	M S	310 609	2	Fässer	leer	24	60	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
61	O S	50	2	Pack	50 Tafeln	29,5	61	Passenheim	K. E.-D. Bromberg	
62	P E H	—	1	—	Gitter	—	62	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
63	P H	5150	1	Ballen	?	32	63	Papenburg	Rechtsrh. Köln	bez.: Soest.
64	R	108	1	„	Packpapier	22	64	Bonn	Linksrh. Köln	
65	R	126	1	Pack	Düten	12,5	65	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	b. Bodenrevision gef.
66	R E	178	1	Sack	getrocknete Pflaumen	49,5	66	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
67	R F	2708	1	Kiste	Emballagenpapier	34,5	67	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
68	R K F R	928	1	Korb	Eisenwaaren	8,5	68	Münster	Rechtsrh. Köln	
69	R S	—	1	Pack	Pappen	30,5	69	Kirchberg	Sächsische Stsb.	
70	S	1	1	Kistchen	leer	5	70	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
71	S	—	2	—	Achsbuchsen	20	71	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	b. Schuppenrevision, beschr.: Papenburg.
72	S	22	1	Fass	leer	36,5	72	Bremen	K. E.-D. Hannover	
73	S	5550	1	Kiste	leer	—	73	Harburg	„	
74	S & A	509	1	„	leer	—	74	Aachen	Linksrh. Köln	
75	S L	—	1	Fass	leer	—	75	Hasselt	Grand Central Belge	
76	S L	2617	3	Fässer	leer	15	76	„	„	
77	V	3	1	Pack	Theaterrequisiten	7	77	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	b. Bodenrevision.
78	W	—	1	—	gusseis. Heerdfuss	2	78	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
79	W B	65	1	Firnissfass	leer	89	79	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
80	W B E	4	1	—	leinene Decke	—	80	Bismarck i/W.	Rechtsrh. Köln	
81	W & D H B L & G	6136	1	Fass	anschein. Wein	41	81	Oeventrop	K. E.-D. Elberfeld	
82	W R	3748/9	2	Kisten	gefüllt	60	82	Mannheim C. B.	Hessische Ludwigsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
83	Adresse	3506 546	2	Bierfässer	leer	54	83	Niedermendig	Linksrh. Köln	
84	Brauerei Bernsdorf	7037	1	Bierfass	leer	?	84	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
85	Joh. Boos Dittelsheim bei Westhofen	—	1	Fässchen	leer	9	85	Worms	Hessische Ludwigsb.	
86	Gebr. Duensing Hannover	—	1	Packet	schmiedeeis. Rouleauxhalter	2,5	86	Hannover	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
87	Gebrüder Fahrposs Klein Lassowitz	—	1	Leinwandbeutel	Gummistücke —	—	87	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
88	Arthur Götschke Oberröblingen a/S. K	3	1	Sack	1 leerer Korb — 4 leere Säcke — 25 kg Kartoffeln —	27	88	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
89	Ignatz Köberle	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	34	89	Weimar	K. E.-D. Erfurt	vor dem Güterschuppen aufgef.
90	Louis Runge Berlin	—	1	Blechkanne	Gasstoff —	30	90	Altona	K. E.-D. Altona	
91	Schlubach	—	1	Tafel	Eisenblech —	—	91	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	Troppau	—	1	Korbflasche	gefüllt —	—	92	Karthaus	Linksrh. Köln	
93	S Straelen	—	3 1	Stück Pack	eis. Kohlenkasten — Thürverzierungen —	34	93	Straelen	Rechtsrh. Köln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
94	—	7	2	Kolli	Eisenguss —	3	94	Zwickau	Sächsische Stsb.	
95	—	70 44	2	—	Decken —	—	95	Leipzig Eilbg. B.	K. E.-D. Erfurt	
96	—	265	1	—	Decke 6,50 × 3,35 m	—	96	Tetschen	Sächsische Stsb.	
97	—	16917	5	—	gusseis. Platten —	13,5	97	Zwickau	„	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
98	/ weiss	—	2	—	Gusseisentheile —	1	98	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
99	×	—	1	—	eis. Platte —	11	99	Nakel	K. E.-D. Hannover	
100	schwarz —	—	2	—	lange Rohre mit Flanschen	29	100	Niederhone	K. E.-D. Frankf. a/M.	
101	4 ▽	16155	1	Kiste	l. Kiste —	21	101	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
101		12806 A	1	„	Glasflasche —	5,5	101			
102	◇ GW	—	1	Stück	Stahl —	12	102	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
103	△ S	97	1	Pack	Holzleisten —	10	103	Deutzerfeld		
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
104	—	—	1	Ballen	? —	10	104	Louvain	Grand Central Belge	
105	—	—	2	Pack	Besen —	37	105	Assmannshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	—	—	1	—	Besen (Reisstroh) —	1,5	106	Grosshartmannsdorf	Sächsische Stsb.	
107	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	12	107	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
108	—	—	1	Blechballon	leer —	6	108	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
109	—	—	2	Blechkannen	leer —	1	109	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
110	—	—	1	Blechkanne	unbekannt —	23	110	Altona	K. E.-D. Altona	*)
111	—	—	1	Packet	Bürsten —	4,5	111	Ruremonde	Grand Central Belge	
112	—	—	2	Butterkübel	leer —	8	112	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
113	—	—	1	—	eis. Centnergewicht mit 2 losen Muttern	34	113	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
114	—	—	1	Kollo	Deckel —	10	114	Louvain	Grand Central Belge	
115	—	—	3	Blechdosen	Delikatess-Heringe —	10	115	Golzern	Sächsische Stsb.	verkauft.
116	—	—	1	Bund	3 Drehlinge —	9,5	116	Chemnitz		
117	—	—	1	„	Eisen —	22	117	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
118	—	—	1	Pack	Eisenhaken —	615	118	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
119	—	—	3	Fässer	Eisenschrott —	—	119	Herne	Rechtsrh. Köln	
120	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Hufeisenstollen)	25	120	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
121	—	—	1	—	Eis-Einsatzkasten —	?	121	Grottau	Sächsische Stsb.	
122	—	—	1	Fass	leer —	18	122	Worms	Hessische Ludwigsb.	auf d. Strecke gef.
123	—	—	2	—	Fassdauben —	—	123	Mühlheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

*) bezettelt: Herrn A. Kammeuch & Co. Lack- u. Firniss-Farben-Fabrik Warnecke & Böhm, Fennstr. 45.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
124	—	—	1	Kollo	12 Fensterbeschläge (Winkel)	1	124	Hainholz	K. E.-D. Hannover	
125	—	—	1	—	Gaslampe —	1	125	Grimma ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
126	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	5	126	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
127	—	—	1	—	Geflügelsteige —	12	127	Worms	Hessische Ludwigsb.	
128	—	—	1	—	gusseis. Gewicht zu einer Hängelampe	4	128	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
129	—	—	1	Kollo	Glaswaare —	50	129	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
130	—	—	2	Stück	Guss —	—	130	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
131	—	—	1	Handkoffer	Wäsche u. Musikalien	10	131	Ulm	Württemberg. Stsb.	*)
132	—	—	1	Ballen	Heede —	67	132	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	3	Bund	Hohlglas —	22,5	133	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
134	—	—	7	—	schwarzpolirte kl. Holzgriffe	0,5	134	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
135	—	—	20	Stück	Holzknüppel —	—	135	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
136	—	—	1	Sack	geröst. Kaffee —	3,5	136	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
137	—	—	1	Stück	Kaminrohr —	—	137	Aachen	Linksrh. Köln	
138	—	—	1	Korb	Kandis —	14	138	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
139	—	—	1	—	Kette —	—	139	Karthaus	Linksrh. Köln	
140	—	—	7	Packete	diverse Kinderspielsachen	?	140	Leipzig Dresdn. Bhf.	Sächsische Stsb.	
141	—	—	1	—	Kinderwagenrad —	5,5	141	Chemnitz	„	
142	—	—	6	Stück	Kistenbretter —	14	142	Görlitz	„	
143	—	—	1	—	Kleiderständeraufsatz	2	143	Zwickau	„	
144	—	—	1	Korb	gefüllt —	19	144	Mannheim	Hessische Ludwigsb.	
145	—	—	1	Kübel	leer (neu) —	13	145	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
146	—	—	56	lose	Laschen —	560	146	Wittgensdorf	Sächsische Stsb.	
147	—	—	1	—	Maschinenrad —	10	147	Dresden-N. Leipz. Bhf.	„	
148	—	—	2	Stück	Medizinflaschen —	17	148	Neuss	Linksrh. Köln	
149	—	—	1	Packet	2 Messingcharniere	0,10	149	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
150	—	—	1	Fass	Nägel —	—	150	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
151	—	—	1	Bund	12 Ofenringe —	5	151	Altona	K. E.-D. Altona	
152	—	—	2	Stück	Ofentheile —	2	152	Zwickau	Sächsische Stsb.	
153	—	—	1	—	Ofentheil —	1	153	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a/M.	
154	—	—	1	Sack	getrocknete Pflaumen	87	154	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
155	—	—	3	—	eis. Platten —	235	155	Aplerbeck	Rechtsrh. Köln	
156	—	—	36	Kolli	gusseis. Platten —	123	156	Zwickau	Sächsische Stsb.	
157	—	—	3	Bund	Rohrschellen —	22,5	157	Plauen i. V. ob. Bhf.	„	
158	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	—	158	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
159	—	—	1	—	gusseis. Rost —	4	159	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
160	—	—	8	—	eis. Rouleauxstangen	—	160	Nordhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
161	—	—	8	Säcke	leere Säcke —	79	161	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
162	—	—	1	Sack	Säcke —	5	162	Heide	K. E.-D. Altona	beklebt von Altona.
163	—	—	1	Bund	Säcke —	5	163	Worms	Hessische Ludwigsb.	
164	—	—	3	Bündel	Säcke —	109	164	„	„	
165	—	—	1	Säureflasche	leer —	14	165	„	„	
166	—	—	1	Packet	Schrauben —	0,5	166	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
167	—	—	1	Pack	eis. Schraubstollen —	4	167	Nienburg	K. E.-D. Hannover	
168	—	—	1	—	Schubkarrenrad —	5	168	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
169	—	—	1	Päckchen	Schweisswolle —	8	169	Colditz	„	
170	—	—	1	—	schwarzpol. runder Sessel mit Rohrsitz ohne Lehne	4	170	Harburg	K. E.-D. Hannover	
171	—	—	1	Sack	Spunden —	10	171	Worms	Hessische Ludwigsb.	
172	—	—	1	„	feuchte Stärke —	37	172	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
173	—	—	1	Bürde	Stahl —	35	173	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
174	—	—	1	Bund	Stahl —	47	174	Köln G.	Linksrh. Köln	
175	—	—	2	—	Stahlplatten —	15	175	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
176	—	—	1 2 1 1	— „ — —	eis. Topf, leer Schaufeln Blechkopf Hacke	13	176	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision gef.
177	—	—	1	Bund	2 Tannenbäume —	8	177	Glückstadt	K. E.-D. Altona	

*) enthält einen Stempel: Samuel Steinmann, Kapellmeister in Odessa.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schöne[illegible]erstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 9 **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 28 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 31. Januar 1894.

Inhalt:

Schifffahrtsunternehmung der Königlich Ungarischen Staatsbahnen.

-é-. Eine der eigenartigsten Schöpfungen des in Fachkreisen rühmlichst bekannten und leider allzu früh verstorbenen Ungarischen Handelsministers von Baross ist das Schifffahrtsunternehmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen. Mit kühnem Entschlusse vereinte er den Eisenbahn- und Schiffstransport, um sie ein und demselben Zwecke, zur Hebung des Verkehrs der Ungarischen Staatsbahnlinien zu verwerthen, wobei ihm aber zugleich ein weit wichtigeres Ziel vor Augen schwebte, nämlich die Staatsbahnlinien ganz unabhängig von den Nachbarbahnen, sowohl mit den Balkanländern als auch eventuell mit dem Westen, mit Hilfe der Dampfschiffe in direkten Verkehr setzen zu können.

Jenen Schwierigkeiten, welche unter Umständen die Rumänischen und Serbischen Bahnen auf tarifarischem oder anderem Gebiete, dem Verkehr nach Bulgarien und der Türkei entgegenstellen konnten, sollte bei Zeiten begegnet, bezw. ein sogen. Sicherheitsventil für den Verkehr mit dem Orient geschaffen werden, und war hierzu die Errichtung des Umschlagsverkehrs in Zimony (Semlin), Bazias und Orsova nur in dem Falle das richtige Mittel, wenn das an die Bahnlinien anschliessende und den Transport auf dem Wasserwege vermittelnde Schifffahrtsunternehmen dieselben Interessen verfolgte, wie die Ungarischen Staatsbahnlinien bezw. der Staat selbst. Derselbe Fall konnte auch unter Umständen im Verkehr mit dem Westen eintreten und musste daher auch hier vor Augen gehalten werden, wie dies erst vor kurzem der nunmehrige Handelsminister von Lukacs anlässlich der Eröffnung des Rangirbahnhofes in Pozsony (Pressburg) betonte, als er hervorhob, dass er sich mit der Idee befasse, dort auch einen grossen Umschlagsplatz zu errichten.

Wie man sieht, können sich die Ungarischen Staatsbahnen auf diese Weise von den ausländischen Anschlussbahnen unabhängiger bewegen und haben wir hier ein Ungarisches Seitenstück zu dem Deutschen Levanteverkehr vor uns.

Der Verwirklichung der obigen Ideen wird das Unternehmen natürlich erst bei seiner entsprechenden Vergrösserung und Erweiterung, sowie nach der Regulirung der Stromschnellen der unteren Donau entsprechen können. Vorläufig dient dasselbe als Ergänzung der Staatsbahnlinien und bringt dieselben in direkten Verkehr mit solchen Handelsgebieten, welche sonst anderen Transportanstalten zufallen würden. Das Unternehmen steht im 6. Betriebsjahre, hat demnach ein Lustrum hinter sich und gibt der Bericht des Ungarischen Handelsministers ein gedrängtes, aber getreues Bild dieses Unternehmens, welches zugleich ein Stück Ungarischer Verkehrspolitik wiederspiegelt.

Da die Thätigkeit dieses Unternehmens für Fachkreise

von besonderem Interesse ist, lassen wir hier denselben auszugsweise folgen:

Auszug aus dem, der Legislative vorgelegten Berichte des Königlich Ungarischen Handelsministers.

Der Bericht über die Thätigkeit der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wäre nicht vollständig, wenn derselbe sich nicht auch auf die Schifffahrtsunternehmung der Staatsbahnen erstrecken würde. Dieses Unternehmen bildet heute bereits einen wichtigen Ergänzungsbestandtheil des Staatsbahnsystems; der Verkehr welchen es den Staatsbahnlinien zuführt, ist bedeutend und sind die Resultate — wie dies aus dem folgenden erhellt — von Jahr zu Jahr günstiger und wächst die Wirksamkeit dieses Unternehmens sowohl in seiner Bedeutung, als auch in seiner Ausdehnung von Jahr zu Jahr.

Der bescheidene Anfang wurde im Jahre **1888** im ganzen mit 2 Dampfern, 2 Waarenschleppschiffen und einem Schleppschiff für Borstenviehtransporte gemacht. Das Ziel, welches mit diesen Mitteln erreicht werden musste, war, das Gros des Serbischen Pflaumen- und Borstenviehverkehrs auf die Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu lenken, und zwar solchen Konkurrenten gegenüber, als die Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, welche den Pflaumenverkehr von jeher in Händen hatte, und die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche den Serbischen Borstenviehverkehr auf längst gewohntem Wege mit ihren Schiffen nach Bazias ihrer Linie zuführte. Die Fahrten zwischen Mitrovicza und Sabacz auf der Save waren berufen, den Pflaumenverkehr, und jene zwischen Zimony (Semlin) und Semendria den Borstenviehverkehr zu gewinnen.

Der Verkehr zwischen Sabacz und Mitrovicza begann im Juni 1888 und auf der Semliner Strecke im September, wobei auf der erstgenannten Linie 360 Wagenladungen Pflaumen und 77 Wagenladungen anderer Waaren, und auf der Semliner Strecke 215 Wagenladungen Borstenvieh befördert wurden. Das Resultat war demnach, dass trotz der Anfangsschwierigkeiten den Staatsbahnlinien 652 Wagenladungen zugeführt wurden, wofür die Bahn 40 672 fl. vereinnahmte. Die Schiffseinnahme betrug hierbei 14 093 fl., sodass nach Abzug der Ausgaben mit 11 991 fl. ausser dem, den Eisenbahnlinien zufallenden Erträgniss auch im reinen Schiffsverkehr eine Reineinnahme verblieb. Diese Transporte bewältigten die Schiffe in 396 Fahrten mit 15 509 Schiffskm und 576 179 tkm, wobei 3 193 Reisende, 5 826 t Fracht, und, wie bereits erwähnt, 215 Wagenladungen Borstenvieh befördert wurden. Die Auslagen stellten sich für 1 tkm auf 2 kr.

Aus diesen Daten ist zu entnehmen, dass die Unternehmung bereits im ersten Jahre reussirte, ihrer Aufgabe entsprach und jene Transporte — deren Ablenkung vom Wasserwege auf die Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen als Ziel der Unternehmung bezeichnet wurde — wirklich gewann, wobei die Erreichung des Ziels mit keinerlei finanziellen Opfern verbunden war.

Die günstigen Resultate des ersten Betriebsjahres gaben den Impuls zur weiteren Ausdehnung des Unternehmens. Im Jahre 1889 befuhr also der um 1 Dampfer, 2 Schleppschiffe für Waaren — und 1 für Borstenviehtransporte vermehrte Schiffspark der Unternehmung auf der Save bereits nicht nur zwischen Mitrovicza und Sabacz, sondern von Zimony (Semlin) bis Racza und auf der Donau statt zwischen Zimony (Semlin) und Semendria bereits bis zu den Ladestellen der unteren Donau bei Ljuborazdia.

Hierdurch wurde es möglich gemacht, den Pflaumenverkehr auf mehreren Punkten aufzunehmen und beschränkte sich auch die Uebernahme der Borstenviehtransporte nicht allein auf Semendria, wobei noch von den Ladestellen der unteren Donau ein neuer Verkehr, die Brennholztransporte gewonnen wurden. Ausser den Stationen Sabacz und Semendria wurde in diesem Jahre noch die Station Obrenovacz für den Gesammtverkehr eröffnet.

Infolge dieser Verfügungen stieg der Umschlagsverkehr von **652** Wagenladungen auf **1851** Wagenladungen also um 183 %, und die Bahneinnahme hierfür von 40 672 fl. auf 141 672 fl. d. i. um 248 %. Die Schiffseinnahme betrug 47 224 fl. (+ 339 %), wobei die Schiffe in 1 082 Fahrten 52 790 Schiffskm (+ 240 %) und 1 959 009 tkm (+ 240 %) zurücklegten und insgesammt 10 294 Reisende (+ 222 %), 31 186 t Fracht (+ 435 %) und 500 Wagen Borstenvieh (+ 132 %) beförderten. Die Ausgaben betrugen 40 563 fl. d. i. für 1 km 2 kr.

Hierdurch war die Lebensfähigkeit des Unternehmens bewiesen und war es unzweifelhaft, dass das Unternehmen, besonders bei fachgemässer Organisation und bei entsprechender Vermehrung des Fahrparkes entwickelungsfähig sei und eine erfolgreiche Thätigkeit entfalten könne.

Die fachgemässe Organisation wurde durch die Kreirung einer im Rahmen der kommerziellen Hauptabtheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen errichteten besonderen Schifffahrtsabtheilung und durch das, mit der Leitung des äusseren Dienstes betraute, in Zimony (Semlin) errichtete Hafenkapitänat erreicht und wurde zugleich für die Vermehrung des Schiffsparks Sorge getragen. Der um 2 Dampfer und 5 Schleppschiffe für Waarentransport vermehrte Fahrpark war naturgemäss berufen eine grössere Thätigkeit zu entfalten und begann demnach das Unternehmen, ausser der lebhafteren Verkehrsentfaltung auf den bisher in Betrieb gestandenen Linien, am 28. Juli 1890 auch auf der Linie zwischen Vukovar und Ujvidek (Neusatz) den regelmässigen Verkehr im gemischten Dienste d. i. die Fahrten mit Personen- und Frachtbeförderung.

Bei Aufnahme dieses Verkehrs war ein doppeltes Ziel gesteckt, und zwar einerseits den Verkehrsansprüchen dieser äusserst lebhaften Handelsgegend zu genügen, andererseits aber um den, grösstentheils mit Umschlag in Sissek und Barcs, sich auf den Linien der Südbahn bewegenden Getreideverkehr durch Umschlag in Vukovar auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen nach Fiume zu lenken. Diese letztere Thätigkeit konnte erst in den späten Herbstmonaten aufgenommen werden, und wurden den Ungarischen Staatsbahnen mit Umschlag in Vukovar mit der Bestimmung nach Agram, Karlstadt und Fiume 1 001 Wagen Getreide übergeben.

Der Umschlagsverkehr stieg überhaupt in diesem Betriebsjahre von **1851** Wagenladungen auf **2 783** Wagen d. i. um 51 %, die Bahneinnahme von 141 672 fl. auf 229 509 fl. d. i. um 62 % und die Schiffseinnahme von 47 224 fl. auf 76 432 fl. um 62 %; ferner betrugen: die Zahl der Fahrten 1 486, die Schiffskilometer 78 930 (+ 49 %), die Tonnenkilometer 2 265 697 (+ 15 %), die Zahl der Reisenden 37 406 (+ 263 %), die Fracht 42 075 t (+ 35 %) und die Borstenviehtransporte 678 Wagen (+ 36 %). Dieser Leistung stand eine Ausgabe von 73 360 fl. d. i. für 1 tkm 3,2 kr. (+ 60 %) gegenüber, welche Erhöhung für 1 tkm jedoch nur eine, durch die Kosten der Neuorganisation entstandene vorübergehende Erscheinung war, wie dies auch das bedeutende Sinken dieses Postens in den späteren Jahren beweist.

Der Erfolg auf der Linie Vukovar-Ujvidek (Neusatz) und die zu erwartende Entwickelung des Umschlagsverkehrs in Vukovar machte eine neuere Vermehrung des Fahrparkes nothwendig, dem durch Anschaffung von 3 Dampfern, 13 Schleppschiffen für Waarentransporte und 1 Schleppschiff für Borstenviehtransporte entsprochen wurde. Im Jahre **1891** erfolgte dementsprechend, ausser dem im Bereiche der Unternehmung nahezu schon festgewurzelten Serbischen Pflaumen- und Borstenviehverkehr und der Weiterentwickelung des Umschlagsverkehrs in Vukovar, neuerlich eine grössere Ausdehnung des Verkehrsgebietes und wurde die Donau bis Budapest und die mittlere Theiss in das Verkehrsgebiet des Unternehmens einbezogen und die Fahrten zwischen Mitrovicza und Sabacz bis Belgrad ausgedehnt.

In diesem Jahre leistete das Schifffahrtsunternehmen anlässlich der Getreidecampagne zur Bewältigung der auf den Bahnlinien eingetretenen Transportstockungen zum ersten Male Mithilfe und beförderte 881 Wagenladungen Getreide nach Budapest; es stieg der Umschlagsverkehr in Vukovar in diesem Betriebsjahre von 1 001 Wagenladungen auf 2 245 (+ 120 %) und die Zahl der Reisenden auf dieser Strecke von 30 000 auf 58 694 (+ 95 %). Der gesammte Umschlagsverkehr betrug **4 921** Wagen gegen **2 783** im Vorjahre (+ 76 %), die Bahneinnahme hierfür 329 985 fl. gegen 229 509 fl. im Vorjahre (+ 43 %), und die Schiffseinnahme stieg von 76 432 fl. auf 177 856 fl. (+ 132 %), was besonders der Mehrleistung infolge der Remorquage nach Budapest und der Entwickelung des Umschlagsverkehrs in Vukovar zuzuschreiben ist. Die Zahl der Fahrten betrug 1 684, die der Schiffskilometer 113 814 (+ 44 %), die der Tonnenkilometer 9 596 149 (+ 324 %), die Anzahl der Reisenden 81 000 (+ 116 %), die der Frachten 84 232 t (+ 100 %) und diejenige der Borstenviehtransporte 752 Wagen (+ 10 %). Die Ausgaben dieser Leistungen betrugen 165 864 fl. d. i. für das Tonnenkilometer 1,7 kr., es zeigt sich hier also gegen das Vorjahr — wie dies vorauszusehen war — eine Besserung von 46 %.

Mit der Verstaatlichung der Ungarischen Bahnlinien der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde der Fahrpark dieser Gesellschaft dem Schifffahrtsunternehmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen einverleibt, so dass nunmehr im Jahre 1892 der Fahrpark aus 13 Dampfern, 3 Schleppschiffen für Borstenviehtransporte und 37 Schleppschiffen für Waarentransporte bestand. Um diesen Fahrpark gehörig auszunutzen, wurde die Savelinie bis Bosnisch-Racsa und die früher mit den Schiffen der Staatseisenbahn-Gesellschaft betriebenen Fahrten zwischen Belgrad und Gradistje der unteren Donau bis Orsova ausgedehnt, und ausserdem der Besuch einiger Rumänischer und Bulgarischer Donauhäfen in Aussicht genommen. Mit der Besorgung der Agentiegeschäfte wurde

vertragsmässig die Ungarische Handels-Aktiengesellschaft betraut, welche die Agenden auf der ganzen Linie gegen festgestellte Provision versieht.

Die vielversprechende Entwickelung des Unternehmens wurde jedoch in diesem Jahre plötzlich durch die Choleraepidemie gehemmt. Die Quarantänemaassregeln legten den Verkehr auf allen Linien — mit Ausnahme der Strecke Vukovar-Ujvidek (Neusatz) — in die engsten Schranken, so dass der Export über Zimony (Semlin) und Bazias Monate hindurch nahezu gänzlich sistirt war und die den schrankenlosen Getreideverkehr hemmenden Schwierigkeiten sich im Umschlagsverkehr in Vukovar fühlbar machten, wobei noch ausserdem diese Sicherheits- und Quarantänemaassnahmen ausser der Verminderung der Einnahmen auch die Ausgaben bedeutend erhöhten.

Wenn trotzdem auch dieses Betriebsjahr eine Entwickelung zeigt, beweist dies die Lebensfähigkeit des Unternehmens ganz klar, obzwar es natürlich ist, dass unter den angeführten ungünstigen Umständen die Fortentwickelung keine derartig rapide sein konnte wie in den früheren Jahren, doch das Faktum allein, dass selbst in einem so ungünstigen Betriebsjahre eine Entwickelung vorhanden ist, muss als Errungenschaft betrachtet werden.

Der Umschlagsverkehr stieg von **4921** Wagen auf **5308** (+ 8 %), die Bahneinnahme von 329 955 fl. auf 376 250 fl. (+ 14 %), die Schiffseinnahme von 177 856 fl. auf 224 308 fl. (+ 37 %); die Schiffskilometer betrugen in 2568 Fahrten 229 892 (+ 102 %), die Tonnenkilometer 20 115 425 (+ 109 %), die Zahl der Reisenden 145 521 (+ 80 %), die Fracht 166 728 t (+ 98 %) und die Borstenviehtransporte 1051 Wagen (+ 40 %). Demgegenüber betrugen die Ausgaben 311 693 fl. d. i. für das Tonnenkilometer 1,5 fl. (— 12 %), worin aber die nachfolgend näher detaillirten Schiffsreparatur-, Herstellungs- und Ausrüstungskosten enthalten sind, da diese auch das Betriebskonto belasten.

Bei diesen Daten muss noch bemerkt werden, dass das Einlaufen in die Rumänischen und Bulgarischen Häfen — wo das Unternehmen durch die dahin beförderten 712 Wagenladungen Cement es diesem hervorragenderen Ungarischen Industrieprodukte ermöglichte, den Kampf gegen das Französische Produkt aufzunehmen — als besonders erfreuliches Moment genannt werden kann. Ferner leistete das Unternehmen anlässlich der Ueberfüllung der Eisenbahnlinien während der Getreidecampagne neuerdings Mithilfe, indem es 1401 Wagen Getreide gegen 881 im Vorjahre mit den Schiffen nach Budapest beförderte, und verdient die fortwährende Vermehrung der Reisenden besondere Beachtung. Die Anzahl der Reisenden stieg auf der Strecke Vukovar-Ujvidek (Neusatz) von 58 694 auf 81 370 und auf der Strecke Belgrad-Gradistje, trotz der Konkurrenz der Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft, von 7576 auf 17 480 (+ 130 %).

Zur Erleichterung der Uebersicht der oben erwähnten Ziffern sind dieselben in der unten folgenden Tabelle übersichtlich zusammengestellt.

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass vom Jahre 1888 bis zum Jahre 1892 insgesammt **15 518** Wagenladungen zum Umschlag gelangten, für welche die Bahneinnahme **1 118 088 fl.** betrug. Ziehen wir von dieser Summe die Eisenbahnausgaben — einen 3 jährigen Durchschnitt des Betriebskoeffizienten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen zu Grunde gelegt — mit 55 %, also 614 948 fl. ab, so stellt sich jenes Reinerträgniss, welches das Schifffahrtsunternehmen bis zum Schlusse des Jahres 1892 den Staatsbahnlinien zuführte, in Summa auf **503 140 fl.**, bezw. in den letzten beiden Jahren, wo die Verhältnisse schon konsolidirter waren, jährlich auf 148 513 bezw. 169 312 fl., wovon natürlich ein reziproker Antheil auf das Schifffahrtsunternehmen entfällt und als dessen Reinerträgniss bezw. Verzinsung zu betrachten ist.

Diesem Reinerträgniss gegenüber spielt das, beim reinen Schiffsdienste sich als 5 jähriges Betriebsresultat zeigende Betriebsdefizit von 63 558 fl. eine sehr untergeordnete Rolle, um so mehr, als von dieser Summe nahezu 58 000 fl. auf die Herstellung der viele Reparaturen bedingenden und von der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in nicht betriebsfähigem Zustande übernommenen Schiffe entfällt.

Uebrigens ist es auch nicht der Zweck dieses Unternehmens, dass das angelegte Kapital sich aus dem reinen Schiffsbetriebe verzinse, sondern, dass die durch das Unternehmen betriebenen Linien gleichsam die Fortsetzung des Staatsbahnnetzes bilden sollen, dass sie den hier und da für die Staatsbahnen unzugänglichen Uferverkehr vermitteln und das System des Staatsbahnverkehrs auch auf solche Gebiete erstrecken sollen, welche eigentlich mit den Linien der Staatsbahnen in keine direkte Verbindung gebracht werden können. Das Unternehmen war übrigens ausser diesem, den Bahnlinien geleisteten Nutzen, auch auf unsere nationalökonomischen Verhältnisse von wohlthätigem Einfluss, denn es hat der Konzentrirung und Abwickelung des Pflaumenverkehrs in Budapest Vorschub geleistet, durch die Kreirung des Umschlages in Vukovar indirekt den Verkehr von Fiume gehoben, sich unter den Schifffahrtsunternehmungen zu einem maassgebenden Faktor ausgebildet, so dass es heute bereits regulirend auf die Schiffsfrachtsätze einwirken kann, in welcher Beziehung früher — besonders in dem sich über die Donaukatarakte bewegenden Schiffsverkehr — nur das finanzielle, mit unseren nationalökonomischen Interessen nicht selten kollidirende Interesse der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft maassgebend war.

Uebersicht der Entwickelung und Thätigkeit des Schiffsdienstes der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in den Jahren 1888—1892.

Betriebsjahr	Länge der in Betrieb gestandenen Linien	Anzahl				Befördert wurden			Zum Umschlag gelangten Wagenladungen	Bahneinnahme	Schiffseinnahme	Schiffsausgaben	
		der Fahrzeuge	der Dampferfahrten	der Schiffskilometer	der Tonnenkilometer	Reisende	Fracht	Wagen Borstenvieh				zusammen	per Tonnenkilometer
	km						t			fl.	fl.	fl.	kr.
1888	92	9	396	15 509	576 179	3 193	5 826	215	655	40 672	14 093	11 991	2,0
1889	320	13	1 082	52 790	1 959 000	10 294	31 186	500	1 851	141 572	47 224	40 563	2,0
1890	487	24	1 486	78 930	2 265 697	37 406	42 075	679	2 783	229 509	76 432	73 360	3,2
1891	829	44	1 681	113 814	9 596 149	81 000	84 232	752	4 921	339 985	177 856	165 864	1,7
1892	1 875	79	2 568	229 892	20 115 423	145 521	166 728	1 051	5 308	376 250	224 308	311 693	1,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	15 518	1 118 088	539 913	603 471	—

Der internationale Eisenbahnkongress.

Nachdem der internationale Eisenbahnkongress nacheinander in Brüssel, Mailand, Paris und St. Petersburg seine Sitzungen abgehalten hat, wird er das nächste Mal in London und zwar voraussichtlich im Juni 1895 tagen. Man hat dem ständigen Ausschuss, der die Sitzungen vorzubereiten hat, vorgeworfen, dass er dem Kongress eine zu ausgedehnte Aufgabe unterbreite, als dass die einzelnen Punkte gründlich erörtert werden könnten. Nach dem in der letzten Sitzung des ständigen Ausschusses für die nächste Tagung aufgestellten Fragebogen zu urtheilen, scheint man den Versuch zur Abstellung dieses Uebelstandes machen zu wollen. Indessen wenn auch nur **20 Fragen zur Beantwortung gestellt sind, so sind doch einzelne** von so tiefgreifender Bedeutung, dass sie allein schon genügend wären, die Zeit der Versammlung vollständig in Anspruch zu nehmen. Auf der Tagesordnung befinden sich folgende Gegenstände:

1. Abtheilung (Bahnunterhaltung).

I. Verstärkung der Geleise zum Zwecke der Zugbeschleunigung. Schienenmodell für Linien, auf denen Schnellzüge verkehren; schrittweise Verstärkung der Widerstandsfähigkeit der bestehenden Geleise behufs Beschleunigung der Zuggeschwindigkeit: A. Schienen-Querschnitt; Bestimmung der erzielten Widerstandsfähigkeit; Erfahrungs-

ergebnisse. B. Anfertigungsbedingungen und Art des Schienenmetalls; Vergleichung des weichen und harten Stahls; Erzeugung des Stahls nach Bessemerverfahren, nach basischem Verfahren und durch den Martinofen. C. Schienenverbindungen; Inanspruchnahme der Laschenverbindungen; Herstellung eines Schienenstosses, der am besten die gleichmässige Widerstandsfähigkeit des Geleises in allen seinen Theilen gewährleistet; Stuhlschienen und Vignoleschienen. D. Querschwellen: Güte, Abmessungen, Abstände. E. Beschotterung: Art und Ausführungsbedingungen.

II. Besondere Punkte des Geleises. Mittel gegen die Verlangsamung der Schnellzüge und zur Vermeidung der Stösse bei Befahrung besonderer Punkte des Geleises (Krümmungen mit schwachem Halbmesser, lange Steigungen, Weichen, die gegen die Spitze befahren werden, Uebergänge in Schienenhöhe, Drehbrücken usw.).

III. Abzweigungen. Die günstigsten Baubedingungen für Abzweigungen bei Schnellzuglinien zum Zwecke der vollständigen Vermeidung der Verlangsamung; bessere Anordnungen für die Weichen und Strassenübergänge; die wirksamsten Mittel zur Aufrechterhaltung der Fahrgeschwindigkeit durch Beseitigung der Schienenüberhöhung in den Abzweigungskrümmungen.

IV. Bau und Prüfung eiserner Brücken. A. Welche Metallmengen sind auf Eisenbahnbrücken verwendet oder zu verwenden, um in den verschiedenen Ländern den geltenden Vorschriften zu genügen? B. Wie erfolgen bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen die erste und die wiederkehrenden Prüfungen der eisernen Brücken und welchen Werth haben diese Prüfungen? Welche Bedeutung muss man diesen Prüfungen zutheilen und kann man sie als ein Versuchsmittel betrachten, um die thatsächlichen Festigkeitsbedingungen und den Sicherheitsgrad der genannten Bauten festzustellen?

2. Abtheilung (Zugförderung und Werkstätten).

V. Dampfkessel, Feuerbüchsen und Siederohre der Lokomotiven. A. Dampfkessel und Feuerbüchsen aus Stahl; Widerstandsfähigkeit im Dienst und Abnahmebedingungen der Kesselbleche. B. Siederohre aus Eisen: Mittel gegen das Lecken der Rohrwandungen. C. Schädliche Einwirkung des Speisewassers auf die Dampfkessel und Siederohre; Reinigungsverfahren. D. Versuchsaufgaben, betreffend die Dampferzeugung, und zwar: Ergebnisse der Siederöhren nach ihrem Durchmesser, ihrer Länge, ihrer Bauart, ihrer Anordnung am Kessel und dem verwendeten Metall; Versuche über den Einfluss des Umfangs der Rauchkammer sowie der verschiedenen Formen des Schornsteins und Funkenfängers; Versuche über die verschiedenen Bauarten des Blasrohrs; Versuche über den Einfluss der Fahrgeschwindigkeit auf die Dampferzeugung.

VI. Schnellzuglokomotiven. Günstigste Dampfmaschine für grosse Geschwindigkeit; Benutzung hohen Dampfdrucks und Anwendung des Verbundgedankens; vervollkommnete Steuerungen und entlastete Schieber; Baubedingungen für Lokomotiven, welche die Grösse der auf das Geleise ausgeübten Kraftäusserung vermindern; Einfluss der Verbundanordnung in dieser Beziehung.

VII. Schnellzugwagen. Personenwagen-Muster für Schnellzüge, die auf langen Strecken verkehren; bewegliches und festes Wagengestell; Vervollkommnung der inneren Wageneinrichtung; verschiedene Heizungs- und Beleuchtungsarten.

VIII. Elektrische Zugförderung. Allgemeine Untersuchung der elektrischen Zugförderung.

3. Abtheilung (Betrieb).

IX. Beschleunigung der Güterbeförderung. Einfluss der Beförderungsbeschleunigung auf die Zugförderungskosten und die Ausnutzung des Fahrparks einerseits sowie auf den Bestand der Fahrbetriebsmittel und festen Anlagen andererseits.

X. Verschubdienst. A. Mittel zur Beschleunigung des Verschubdienstes sowie des Ein- und Ausladens der Güter; Anordnung der Verschubbahnhöfe. B. Verwendung mechanischer und elektrischer Mittel beim Verschubdienst.

XI. Signale. Neuere Vervollkommnungen der Blocksignal-Anlagen besonders mit Rücksicht auf die billigere Herstellung; Tunnelsignale; Mittel zur Vermeidung von Zugzusammenstössen an gefährlichen Punkten der Schnellzuglinien, falls sich das Haltesignal ausgelöst hat; Ersetzung der Farbensprache durch diejenige der geometrischen Formen, um die infolge der Farbenblindheit oder mangelnder Sehschärfe entstehenden Gefahren zu vermeiden.

XII. Rollfuhrwesen. Einrichtung des Rollfuhrwesens zur An- und Abfuhr der mit der Bahn zu befördernden Güter von bezw. nach der Wohnung.

4. Abtheilung (Allgemeine Verwaltung).

XIII. Diensteinrichtung. Diensteintheilung der allgemeinen Verwaltung und der ausführenden Dienststellen bei den Eisenbahnen der verschiedenen Länder.

XIV. Schlichtung von Streitfällen. Schlichtung der Streitfälle, die zwischen den Eisenbahnverwaltungen aus dem Güterverkehr entstehen.

XV. Uhren zu 24 Stunden. Fortlaufende Stundenzählung in den Fahrplänen von 1 bis 24 und Theilung der Uhr in 100 Grad; Stand der Frage; theilweise Anwendung in den verschiedenen Ländern; Vortheile für das Publikum und für den Dienst; würde die Aenderung der Uhr-Zifferblätter nöthig sein und wie müsste sie bejahendenfalls erfolgen?

XVI. Dezimalrechnung. Allgemeine Anwendung der metrischen Eintheilung bei den Bau- und Betriebsrechnungen der Eisenbahnen; Mittel zur Einführung der metrischen Gewichts- und Maasseintheilung in denjenigen Ländern, wo sie noch nicht gebraucht wird.

5. Abtheilung (Kleinbahnen).

XVII. Verkehrszubringer. Welche Mittel wenden die Verwaltungen der Hauptbahnen an, um die Herstellung und den Betrieb der einmündenden Kleinbahnen zu erleichtern?

XVIII. Verpachtung des Betriebes der Kleinbahnen. In welchen Ländern erfolgt die Verpachtung, unter welchen Bedingungen erfolgt sie und welchen Nutzen hat man daraus gezogen?

XIX. Heizhäuser der Kleinbahnen. Ist die Haupt-Lokomotivstation in die Mitte oder an ein Ende der Bahn zu verlegen?

XX. Bremsen der Kleinbahnen. Untersuchung der verschiedenen auf Kleinbahnen verwendeten Bremsen; technische und Sicherheitsbedingungen.

Die früher beschlossenen statistischen Angaben werden auch ferner gesammelt und sollen, wenn sich neue Folgerungen aus ihnen ergeben, seinerzeit wieder auf die Tagesordnung gesetzt werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Die Neuordnung der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

Nachdem die Vorarbeiten wegen einer anderweiten Ordnung der Staatseisenbahn-Verwaltung nunmehr ihren Abschluss gefunden haben, sind unter Zustimmung des Staatsministeriums und mit Allerhöchster Genehmigung für die, vorbehaltlich der gesetzlichen Bereitstellung der erforderlichen Mittel, zum 1. April 1895 geplante Neuordnung der Verwaltung nachstehende vom „Reichsanzeiger“ am 29. d. Mts. mitgetheilten Grundzüge in Aussicht genommen:

„Verwaltung und Betrieb der Staatsbahnen sollen unter oberer Leitung des Ministers künftig wieder unmittelbar von den Königlichen Eisenbahndirektionen wahrgenommen werden; die den Eisenbahn-Betriebsämtern nach der gegenwärtigen Organisation zustehenden selbständigen Verwaltungsbefugnisse gehen auf die Direktionen über. Die Betriebsämter werden als Behörden und selbständige Verwaltungsinstanz aufgehoben; an ihre Stelle treten besondere, der Direktion unmittelbar unterstehende Dienststellen, welche nach den Weisungen der Direktion den von ihr unmittelbar geleiteten Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsdienst zu beaufsichtigen und zu überwachen und die technische Unterhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel auszuführen haben. Die den Eisenbahndirektionen künftig in erhöhtem Maasse zufallenden wichtigen Aufgaben machen eine entsprechende Verkleinerung der Direktionsbezirke nothwendig, deren endgültige Abgrenzung noch der Erwägung unterliegt. Zum Sitz der den Eisenbahndirektionen zu unterstellenden Ausführungsorgane sind schon im Interesse weiterer Ausnutzung vorhandener Diensträume in erster Reihe diejenigen Orte in Aussicht genommen, an denen sich zur Zeit Betriebsämter oder Bauinspektionen befinden. Die den Betriebsämtern zur Zeit angehörenden höheren und niederen Beamtenklassen werden daher zum überwiegenden Theil auch künftig an den bisherigen Stationsorten verbleiben und zum Theil als Vorstände der einzurichtenden selbständigen Dienststellen Verwendung finden. Insoweit

dabei etwa eine Verminderung des gegenwärtigen Beamtenpersonals eintreten wird, ist dieselbe durch die nothwendigen Rücksichten auf eine wirthschaftlichere Gestaltung der Verwaltung geboten, denen gegenüber Lokalinteressen zurücktreten müssen.

Die Regelung der Verhältnisse der bei Durchführung der neuen Organisation nicht zur Verwendung gelangenden Beamten soll nach denselben Grundsätzen erfolgen, die seiner Zeit bei der Umgestaltung der allgemeinen Landesverwaltung im Jahre 1880 und 1883 maassgebend gewesen sind."

Badische Staatseisenbahnen: Expressgutverkehr.

Auf den Badischen Staatseisenbahnen werden seit 1. Oktober 1893 zur Frankirung von Expressgutsendungen sowohl für den inneren als auch für den direkten Verkehr Marken verwendet, und zwar zum Werth von 5, 10, 25 und 50 ₰, bezw. bei den auf Schweizergebiet gelegenen Badischen Stationen zum Werth von 5, 10, 30 und 65 Cts. Dieses neue Verfahren wurde hauptsächlich zu dem Zweck eingeführt, das Revisionsgeschäft bei der Centralverwaltung zu erleichtern und dadurch eine Personalvermehrung zu vermeiden, die sonst erforderlich geworden wäre, nachdem der Verkehr infolge der am 1. Juli 1892 eingetretenen Taxermässigung ganz erheblich und andauernd gestiegen ist; zum andern sollte damit dem Publikum der Vortheil geboten werden, Freimarken im voraus kaufen und in der Höhe des Frankirungsbetrages auf der Adresse des Expressgutstückes selbst aufkleben zu können.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns, der Niederlande, sowie der Schweiz rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, vom 13. Juni 1893 ist in Nr. 1 der „Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport" von 1894 veröffentlicht, desgleichen die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und der Schweiz, vom 14. Juni 1893.

Diese Vereinbarungen sollten am 1. Februar d. J. in Wirksamkeit treten. Nach einer Mittheilung des Centralamts haben die Regierungen von Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden erklärt, dass sie diese Vereinbarungen nicht vor dem 1. März d. J. in Vollzug setzen könnten und sollen deshalb dieselben erst mit dem letztgenannten Zeitpunkte in Kraft treten.

Internationale Eil-Lastzüge.

Mit dem Sommerfahrplan 1894 werden im internationalen Eisenbahnverkehr, d. h. im gegenseitigen Verkehr der Eisenbahnen Deutschlands, Oesterreich-Ungarns, Belgiens, Frankreichs, der Schweiz und der Niederlande, sogenannte internationale Eil-Lastzüge eingeführt, welche ausschliesslich dazu bestimmt sind, selbst auf grosse Entfernungen die dem raschen Verderben unterliegende Frachtgüter, namentlich frisches Fleisch, geschlachtetes Geflügel, Wild, Eier, Obst usw., in schnellerer Weise als bisher zu befördern.

Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr mit der Bregthalbahn und der Prignitzer Eisenbahn.

Die Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen finden nach § 6 der Satzungen auch auf die Bregthalbahn (Strecke Hüfingen-Hammereisenbach-Furtwangen, 32,4 km) und auf die Prignitzer Eisenbahn (Strecke Perleberg-Pritzwalk-Wittstock, 44,93 km) Anwendung. Die Bregthalbahn wird durch die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) zu Berlin und die Prignitzer Eisenbahn durch die Direktion dieser Eisenbahngesellschaft zu Perleberg im Vereine vertreten.

Betriebsergebnisse im Monat Dezember 1893.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.- u. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember 1893 ergibt für die 70 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 025,31 km, folgendes: Im Monat Dezember 1893 betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 23 937 397 ℳ oder 1 621 947 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 642 ℳ oder 5,94 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 68 427 681 ℳ oder 1 073 717 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 806 ℳ oder 0,39 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Dezember 1893 betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 224 367 323 ℳ oder 8 624 652 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 7 483 ℳ oder 2,80 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 551 716 137 ℳ oder 26 826 974 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 18 073 ℳ oder 3,86 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 65 129 724 ℳ oder 1 847 066 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 296 ℳ oder 1,86 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 125 282 677 ℳ oder 7 078 105 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 17 682 ℳ oder 4,82 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 1. Dezember 1893 die Strecken Herrnhut-Bernstadt 10,10 km, Hetzdorf-Eppendorf 9,77 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) und Borgstede-Bockhorn 7 km (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen); am 7. Dezember 1893 die Strecke Waldheim-Rochlitz 20,69 km und am 16. Dezember 1893 die Strecke Saupersdorf-Wilzschhaus 24,25 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen); am 20. Dezember 1893 die Strecke Velten-Kremmen 11,90 km (Königliche Eisenbahndirektion in Berlin).

Preussische Staatseisenbahnen.

Bevorstehende Eröffnung neuer Bahnstrecken im Etatsjahre 1894/95.

Nach Beilage A zum Eisenbahnetat werden im Etatsjahre 1894/95 voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden

Eisenbahn-direktion	die Strecken	km
Altona	Hagenow-Wittenburg	15,44
Berlin	Pankow-Schönhauser Allee (Berliner Ringbahn)	3,93
"	Swinemünde-Heringsdorf	7,70
"	Sorau-Christianstadt	23,80
Breslau	Lublinitz-Vossowska	24,08
"	Deutschwette-Gr. Kunzendorf . . .	12,70
Bromberg	Culmsee-Schönsee	20,35
"	Mohrungen-Wormditt	29,13
"	Nakel-Konitz	74,93
Köln (rrh.)	Caternberg-Vogelheim-Osterfeld K. M.	11,00
"	Abzweigung nach Rangirbahnhof Frintrop	1,00
Elberfeld	Haspe-Heubing-Hagen	3,25
"	Remscheid-Menninghaus	2,20
Frankfurt a/M.	Langenschwalbach-Zollhaus	19,20
"	Homburg v. d. H.-Usingen	22,60
Magdeburg	Braunschweig-Meine	15,20
"	Ilsenburg-Harzburg	15,60
	zusammen	302,11

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Februar d. J. werden die an der Strecke Posen-Thorn zwischen Amsee und Mogilno gelegene Haltestelle Altraden für den gesammten Personen-, Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr und die für den Wagenladungsverkehr eingerichtete, an der Bahnstrecke Konitz-Laskowitz gelegene Haltestelle Lindenbusch, sowie der an der Strecke Bromberg-Thorn gelegene Personen-Haltepunkt Weichselthal für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet werden. In Altraden findet eine Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht statt.

Beschwerden beim Reichs-Eisenbahnamt.

Gegen Deutsche Eisenbahnverwaltungen sind beim Reichs-Eisenbahnamt im Jahre 1893 im ganzen 131 Beschwerden aus dem Publikum eingelaufen. Davon beziehen sich 45 auf die Verkehrsordnung, 27 auf die Tarife, 8 auf den Fahrbetrieb und 51 auf andere Gegenstände. Das Reichs-Eisenbahnamt hat von diesen Beschwerden für begründet erachtet 16, als unbegründet abgelehnt 34, auf den Rechtsweg verwiesen 3. In 28 Fällen war die Zuständigkeit des Reichs nicht begründet, in 3 Fällen sind die angeordneten Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Die übrigen 47 Beschwerden wurden an die zunächst zuständigen Eisenbahnverwaltungen zur Erledigung abgegeben. Betroffen von Beschwerden sind überhaupt 28 Eisenbahnverwaltungen.

Der Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe und der übrigen Stadt- und Ringbahnstationen

bezifferte sich im Betriebsjahre 1892/93 auf 60 167 113 Reisende, und zwar wurden abgefertigt auf den Stationen: Friedrichstrasse 5 950 886, Schlesischer Bahnhof 5 942 149, Alexanderplatz 5 122 168, Bellevue 3 587 808, Börse 3 118 458, Zoologischer Garten 2 947 522, Jannowitzbrücke 2 796 494, Lehrter Bahnhof (Stadtbahn) 2 457 543, Potsdamer Bahnhof der Wannseebahn 2 291 763, Thiergarten 1 745 705, Stralau-Rummelsburg 1 661 423, Wedding 1 587 998, Charlottenburg 1 522 510, Anhalter Bahnhof 1 546 273, Westend 1 491 042, Stettiner Bahnhof 1 432 496, Rixdorf 1 302 324, Potsdamer Bahnhof der Ringbahn 1 183 479, Warschauerstrasse 1 158 068, Gesundbrunnen (Ringbahn) 1 066 868, Görlitzer Bahnhof 949 529, Gross Görschenstrasse 888 133, Halensee 845 364, Potsdamer Bahnhof (Stammbahn) 797 385, Friedrichsberg 795 141, Weissensee 756 522, Schöneberg 739 181, Lehrter Bahnhof (Stammbahn) 684 698, Schönhauser Allee 534 455, Moabit 529 661, Treptow 462 544, Tempelhof 459 719, Schmargendorf 435 721, Wilmersdorf 412 108, Central-Viehhof 348 632, Nordbahnhof 267 380, Prenzlauer Allee 252 996, Gesundbrunnen (Nordbahn) 44 912 und Tempelhof (Rangirbahnhof) 19 925.

Sonntagsruhe.

Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung ist schon seit Jahren bestrebt gewesen, den Güterverkehr an den Sonn- und Festtagen nach Möglichkeit einzuschränken, um den Beamten und Arbeitern in thunlichst weitgehendem Umfange Sonntagsruhe zu theil werden zu lassen. Es war auch allmählich gelungen, etwa 30 % aller Güterzüge an den Sonn- und Festtagen ausfallen zu lassen. Um ein Urtheil darüber zu gewinnen, ob nicht eine noch weitergehende Ausdehnung der Sonntagsruhe erreichbar sei, ist im Dezember 1891 eine besondere, aus Räthen des Ministeriums und Mitgliedern der Verwaltungsbehörden bestehende Kommission eingesetzt worden, welche den Auftrag erhielt, eingehende örtliche Ermittelungen darüber anzustellen, ob und unter welchen Voraussetzungen es möglich sein würde, eine vollständige Einstellung des Güterverkehrs an den Sonn- und Festtagen eintreten zu lassen. In der „Nordd. Allg. Ztg." wird über das Ergebniss geschrieben:

Die Untersuchungen sind über den ganzen Bereich der Staatsbahnen ausgedehnt worden, indem für jede einzelne Bahnstrecke, auf welcher Güterzüge gefahren werden, und für jeden einzelnen darauf verkehrenden Zug die Voraussetzungen und Bedingungen der Sonntagsruhe geprüft und festgestellt sind. Die Arbeiten der Kommission, welche im ganzen einen Zeitraum von 1½ Jahren in Anspruch genommen haben, sind nunmehr zum Abschluss gelangt. Ueber das Ergebniss ist von der Kommission ein besonderer Bericht erstattet. Die Untersuchungen haben danach ergeben, dass die Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehre — von vereinzelten Ausnahmen abgesehen — während des grössten Theils des Jahres ohne besondere Schwierigkeiten möglich ist, dass dagegen eine vollständige Durchführung dieser Maassnahme während des ganzen Jahres, also auch in den regelmässig wiederkehrenden Zeiten des starken Verkehrs, die Aufwendung sehr beträchtlicher Mittel — für die alsdann erforderlich werdende Vermehrung des Wagenparkes allein mehr als 42 Millionen Mark — nothwendig machen würde. Bei der ausserordentlichen Höhe dieser Kosten wird von einer vollständigen, über das ganze Jahr gleichmässig ausgedehnten Durchführung der Sonntagsruhe abgesehen werden müssen. Dagegen liegt es in der Absicht, die von der Kommission als erforderlich bezeichneten Verbesserungen und Ergänzungen der bestehenden baulichen Einrichtungen insoweit nach und nach zur Ausführung zu bringen, als es erforderlich ist, damit ausserhalb der Zeiten des starken Verkehrs regelmässig Sonntagsruhe gehalten werden kann. Es werden alsdann von den im Eisenbahngüterdienste beschäftigten Beamten und Arbeitern 25 239 mehr als bisher, im ganzen 52 278, Ruhe erhalten. Die Eisenbahndirektionen sind schon jetzt angewiesen, im Anschluss an die bereits seit dem Sommer 1892 mit Erfolg angestellten praktischen Versuche mit der weiteren Durchführung der Sonntagsruhe nach den in dem Berichte der Kommission enthaltenen Vorschlägen insoweit vorzugehen, als dies nach Maassgabe der im Etat zur Verfügung stehenden Mittel, sowie mit den bestehenden Einrichtungen ohne Beeinträchtigung berechtigter Verkehrsinteressen erreichbar ist.

Kohlenzufuhr nach Berlin.

Nach der von der Verkehrskontrole II der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin gefertigten Zusammenstellung sind im Jahres 1893 an Kohlen auf den Eisenbahnen und Wasserstrassen (abzüglich des Versands) in Berlin eingeführt worden: 1 420 071 t Steinkohlen, -Briketts und Koks und 786 676 Tonnen Braunkohlen und -Briketts. Gegen das Vorjahr ergibt dies eine Zunahme von 149 763 t Steinkohle und eine Abnahme von 43 247 t Braunkohle.

An der Steinkohlenzufuhr waren betheiligt:

Schlesien mit 1 165 962 t (gegen 1 078 338 t im Vorjahre)
Sachsen „ 8 931 „ („ 7 591 „ „ „)
Westfalen „ 78 129 „ („ 78 266 „ „ „)
England „ 167 025 „ („ 106 089 „ „ „)

während an der Versorgung Berlins mit Braunkohlen theilgenommen haben:

das Inland mit 626 497 t (gegen 647 254 t im Vorjahre)
„ Ausland „ 160 179 „ („ 182 669 „ „ „)

Von den in den letzten Jahren überhaupt eingeführten Steinkohlen entfallen auf Oberschlesische Steinkohle im Jahre 1889 71,1 %, 1890 72,6 %, 1891 71,2 %, 1892 69,9 % und 1893 (967 220 t) 68,1 %.

Im Berichtsjahre betrug die Gesammtzufuhr an Stein- und Braunkohlen gegen das Vorjahr mehr 106 536 t.

Der Empfang der nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen (Grunewald, Halensee, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Rixdorf, Rummelsburg Rangirbahnhof, Tempelhof Rangirbahnhof, Tempelhof Ringbahnhof, Westend, Wilmersdorf-Friedenau) abzüglich des Versands betrug 124 468 t Steinkohlen (darunter 61 740 t Oberschlesische Steinkohlen) und 69 818 t Braunkohlen.

Ablieferung der Güter nach behobenem Ablieferungshinderniss.

Dem Centralamt in Bern ist mitgetheilt worden, dass eine Eisenbahn bei solchen Sendungen, welche innerhalb der reglementarischen Ablieferungsfrist nicht abgeholt und deswegen dem Absender als unanbringlich im Sinne des Art. 24 avisirt worden sind, dem nachträglichen Ablieferungsbegehren des Empfängers nur dann entspreche, wenn ein neuer Auftrag des Absenders zur Ablieferung eingegangen sei, während andere Bahnen die nachträgliche Ablieferung ohne weiteres gestatten. Das Centralamt hat sich für das letztere Verfahren ausgesprochen. Das Verfahren bei Ablieferungshindernissen, unter welchen Begriff die nicht rechtzeitige Abnahme eines Guts ohne Zweifel falle, sei zwar ausdrücklich den Gesetzen des einzelnen Landes und den Reglements der Eisenbahnen zugewiesen. Diese enthalten aber im konkreten Falle mit Recht keine Bestimmungen, auf welche nach abgelaufener reglementarischer Ablieferungsfrist die Ablehnung eines nachträglichen Ablieferungsbegehrens zu stützen wäre. Die blosse Möglichkeit, dass der vom Ablieferungshinderniss benachrichtigte Absender eine anderweite Verfügung im Sinne des Art. 15 des Uebereinkommens treffen könnte, gebe der Eisenbahn ein Recht auf Verweigerung der Ablieferung nicht; denn im Art. 16 sei ausdrücklich gesagt, dass das Recht des Empfängers, die Uebergabe des Frachtbriefs und die Auslieferung des Guts zu verlangen, erst dann erlösche, wenn der Absender der Eisenbahn eine entgegenstehende Verfügung mitgetheilt habe.

Kleinbahnen.

Seit dem Inkrafttreten des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 (1. Oktober 1892) bis zum 30. September 1893 sind nach der „Zeitschrift für Kleinbahnen" (Heft 1) zusammen 23 Genehmigungen zur Anlage von Kleinbahnen ertheilt worden, wovon 6 auf den Ausbau und die Erweiterung schon bestehender Anlagen durch Herstellung von zweiten Geleisen und Anschlussgeleisen, sowie Aenderung des Betriebs solcher Anlagen, die übrigen 17 auf die Herstellung und den Betrieb selbständiger Kleinbahnen entfallen. Letztere werden eine Gesammtlänge von 239 km umfassen (davon rund 28 km auf Mecklenburgischem Gebiet liegend) und bis auf 4 (von diesen soll eine theils mit Lokomotiven, theils mit elektrischen Maschinen, zwei ausschliesslich mit elektrischen Maschinen und eine mit Pferden betrieben werden) als Betriebskraft Lokomotiven erhalten. Ausserdem sind in dem bezeichneten Zeitraum Anträge auf Genehmigung von 90 Linien gestellt worden, aber noch nicht erledigt.

Schmalspurbahn durch den Harz.

Ein Ausschuss, an dessen Spitze die Fürstliche Kammer in Stolberg steht, beabsichtigt, die von der Hauptlinie Cassel-Halle bei Berga abzweigende Sackbahn nach Rottleberode von hier aus als Schmalspurbahn über Stolberg und Auerberg bis zum Anschluss an die bestehende schmalspurige Anhalter Harzbahn nach Strassberg-Lindenberg weiterzuführen. Durch Ausführung dieser Verbindungsstrecke wird eine Durchquerung des Harzes auf kürzestem Wege erzielt und in Verbindung mit der Anhaltischen Schmalspurbahn Hasselfelde-Harzgerode-Gernrode ein bedeutender Theil des Harzes erschlossen, sowie eine Verbindung der Staatsbahnen zwischen Rottleberode und Gernrode hergestellt. Die neue Strecke wird gegen 20 km lang und mit 1 m Spurweite, der bestehenden Anhaltischen Harzbahn entsprechend, geplant. Die Direktion der letzteren wird voraussichtlich die Betriebsleitung der neuen Strecke mit übernehmen. Die staatliche Genehmigung zu den Vorarbeiten ist ertheilt, dieselben werden unter Leitung des Bauraths

Wächter-Berlin gefertigt und sind dem Abschluss nahe, so dass demnächst an die Beschaffung der Geldmittel für das Unternehmen herangetreten werden kann. Die Baukosten dürften höchstens 1 Million Mark betragen, da die Bahn grösstentheils auf Fürstlich Stolbergschem Grund und Boden zu liegen kommt, welcher unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden wird.

Verbreitung der Tuberkulose durch den Eisenbahnverkehr.

Ueber die Verbreitung der Tuberkulose durch den Eisenbahnverkehr hat Regierungsrath Dr. Petri im letzten Heft der Veröffentlichungen des Kaiserlichen Gesundheitsamtes Bericht erstattet. Im Laboratorium des Gesundheitsamtes sind von Mitte Januar 1891 bis Mitte Juli 1892 Versuche ausgeführt worden, denen gewisse Befürchtungen über die Möglichkeit der Tuberkuloseverbreitung durch die Schlafwagen zu Grunde lagen. Diese Bedenken wurden laut, als nach dem Bekanntwerden der Koch'schen Tuberkulinbehandlung im Winter 1890/91 der Andrang von Schwindsüchtigen nach Berlin eine ungeahnte Höhe erreichte. Durch die Versuche sind nun thatsächlich bösartige Schwindsuchtskeime nicht allein im Fussbodenstaub, sondern auch in dem an den Wänden, auf den Sitzen usw. abgelagerten Staub gefunden worden. Das Kaiserliche Gesundheitsamt hat diese Versuche auf ein reichliches, von verschiedenen Berliner Eisenbahnbehörden bereitgestelltes Wagenmaterial ausgedehnt. Es sind aus 45 Abtheilen von 21 Personenwagen — darunter 2 Schlafwagen — Staubproben entnommen und auf 117 Versuchsthiere übertragen, von denen eine Anzahl, zum Theil schon in den ersten Tagen, an verschiedenen ansteckenden Krankheiten eingingen, während von dem Rest, welche nach 4—6 Wochen getödtet wurden, 3 tuberkulös waren. Diese waren nachgewiesenermaassen mit Schlafwagenstaub geimpft, der von Wänden, Polstern und Decken der Wagen, nicht vom Fussboden, entnommen war. Als eine Hauptquelle für die an den Wänden und Möbeln haftenden Keime ist der auf den Fussboden entleerte Auswurf zu erachten. Am stärksten mit Bakterien verunreinigt war der Fussboden, am geringsten die Decke, einen mittleren Keimgehalt zeigten die Wände, Bänke und Sitzpolster. Auf je 1 qcm des Fussbodens fanden sich beispielsweise in der IV. Klasse rund 12 600, in der III. Klasse 5 500, in der II. Klasse 4 350 und in der I. Klasse 2 600 Keime. Auch über die zweckmässigsten Mittel, um die Personenwagen von den schädlichen Keimen zu befreien, sind umfassende Versuche angestellt worden. Auf Grund dieser sind bestimmte Vorschläge über die praktische Verwerthung der gesammelten Erfahrungen im Eisenbahnbetriebe ausgearbeitet worden, welche, nach dem „Centralbl. d. Bauv.", gegenwärtig von den Verwaltungen erwogen werden.

Sächsische Staatseisenbahnen.

Bei der Sächsischen Ersten Kammer ist folgender Antrag eingebracht: „Die Kammer wolle beschliessen: 1. die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, unproduktive Bauten möglichst zu beschränken, bei allen Bauten, namentlich aber bei denjenigen im Eisenbahnfach, die durch Vermehrung des Betriebs und im Interesse des Verkehrs nöthigen baulichen Herstellungen einfacher als bisher, sowie ohne Befriedigung zu grosser Ansprüche des reisenden Publikums zu bewirken, auch darauf bedacht zu sein, dass bei den bereits bewilligten Bauten aller Art Ueberschreitungen möglichst vermieden werden; 2. auch die Zweite Kammer um Beitritt zu diesem Beschlusse zu ersuchen." Die Beweggründe lauten: Im Hinblick auf die Finanzlage des Landes und auf die finanziellen Beziehungen desselben zum Reiche ist für die nächste Zukunft eine möglichste Sparsamkeit in unproduktiven Ausgaben zu erstreben; vorstehender Antrag soll daher keineswegs einen Vorwurf gegen die Königliche Staatsregierung aussprechen. Derselbe bezweckt lediglich durch einen zu erhoffenden Beschluss beider Kammern der Königlichen Staatsregierung eine Handhabe zu gewähren, zu weit gehende Ansprüche aller Art an die Bauthätigkeit des Staats einzudämmen.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von $13^1/_3$ % für das Jahr 1893 in Vorschlag zu bringen.

Elbe-Travekanal.

Dem Abgeordnetenhause ist der Vertrag zwischen Preussen und Lübeck, betreffend den Elbe-Travekanal (von Lauenburg an der Elbe nach Lübeck), sowie der Entwurf eines Gesetzes, betreffend Gewährung eines Beitrags Preussens zu den Kosten des seitens der Freien und Hansastadt Lübeck herzustellenden Kanals zugegangen.

Der Elbe-Travekanal gibt der Elbe zu ihrer natürlichen Ausmündung in die Nordsee gewissermaassen eine zweite Mündung in die Ostsee und gewährt damit den Preussischen Elblanden einen namentlich für den Absatz von Zucker, künstlichen Düngemitteln usw. erleichterten Verkehr mit Schweden und Norwegen.

Aus Belgien.

Gent-Terneuzener Eisenbahn.

Aus den zahlreichen Angriffen, die in der Belgischen Presse gegen die Betheiligung der Gent-Terneuzener Eisenbahn an dem Schifffahrtsunternehmen Terneuzen - London erhoben wurden, haben wir uns in Nr. 96 S. 913 Jahrg. 1893 d. Ztg. bemüht, das Thatsächliche herauszuschälen. In einer Zuschrift an den „Moniteur des interêts matériels" hat nun die Eisenbahngesellschaft die Gründe ihres Vorgehens in interessanten Darlegungen auseinandergesetzt; wir theilen daraus im folgenden die bemerkenswerthesten Stellen mit: Die am 21. April 1865 ins Leben gerufene Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft hatte den Betrieb ihrer Linie zuerst der Allgemeinen Betriebsgesellschaft (Compagnie générale d'exploitation) und dann der Gesellschaft der Kohlenbecken (Société des bassins-houillers), welch letztere im Januar 1877 zusammenbrach, übertragen. Der Belgische Staat hatte auf die Betriebsgesellschaften in Flandern einen harten Druck ausgeübt, um die Linien zu geringem Preise übernehmen zu können; meistens gelang es, aber 2 Gesellschaften, die Westflandrische und die Gent-Terneuzener, leisteten Widerstand und erlangten ihre Selbstständigkeit zurück. Die Westflandrische Gesellschaft kann sich zu ihrem Beschluss nur beglückwünschen und mit der Gent-Terneuzener steht es nicht anders; der Staat bot ihr nur 1 500 000 Frcs., dieses Angebot wurde abgelehnt. Die Lage war indessen sehr schwierig; die Geleisanlagen und Betriebsmittel waren selbst für den Binnenverkehr unzureichend und der Verwaltungsrath musste sich von 1878—1880 darauf beschränken, die Bahn wieder in Stand zu setzen und den Bahnhof Terneuzen für die Aufnahme und Weitersendung der Ein- und Ausfuhrgüter vorzubereiten, erst dann konnte er an die Entwickelung des Verkehrs denken. Das einzige Mittel hierzu bestand in der Ausdehnung des Seeverkehrs; die Bahn konnte sich ihrer geographischen Lage nach nicht auf den Rüben- und Kartoffelverkehr ihres unmittelbaren Verkehrsgebietes beschränken, sondern musste danach streben, den Verkehr mit England zu beleben. Zu diesem Zweck vereinigte im Jahre 1882 die Gent-Terneuzener Eisenbahn ihre Anstrengungen mit denen der Mecheln-Terneuzener Bahn; die Opfer waren bedeutend, aber sie fanden ihre Ausgleichung. Denn 1877 betrug der Seeverkehr nur 14 604 t, 1878 = 16 482 t, 1879 = 14 641 t, 1880 = 15 280 t und 1881 = 14 969 t, aber 1882 erreichte er sofort 72 535 t und stieg 1883 auf 88 607 t, 1885 auf 133 742 t, 1887 auf 171 071 t und 1889 auf 215 648 t; diese Höchstziffer hat er bisher nicht wieder erreicht, sondern betrug 1890 = 196 929 t, 1891 = 208 180 t und 1892 = 198 194 t.

Dank der Instandsetzung der Bahn und der Entwickelung des Seeverkehrs befestigte sich die Finanzlage der Gesellschaft von Jahr zu Jahr; bis 1836 hatten die 3 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth einen Börsenkurs von 125 Frcs. und die Antheilscheine nur einen solchen von 10 bis 20 Frcs. Im Jahre 1887 gab man jeder Schuldverschreibung bereits 8 Frcs. Zinsen und man hätte selbst die vollen 15 Frcs. geben können ohne die erforderlichen Opfer für die Aufrechterhaltung und Vermehrung des Seeverkehrs. Vom 1. Mai 1888 ab konnte endlich die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen unverkürzt wieder aufgenommen werden. Für die rückständigen Zinsen, die sich auf 983 000 Frcs. beliefen, waren Gutscheine (scripts) ausgegeben worden; die Hauptversammlung vom 6. Juli 1891 beschloss, diese Scheine in 1966 Vorzugs-Antheilscheine, die mit je 500 Frcs. innerhalb 68 Jahren zurückgezahlt und mit 22,50 Frcs. (4,5 %) jährlich verzinst werden sollen, umzuwandeln. So war die Lage gegenüber den Gläubigern geregelt und die Gesellschaft konnte daran denken, für die Antheilhaber zu sorgen.

Zu diesem Zwecke war es nothwendig, die Opfer für die Entwickelung des Seeverkehrs erträglicher zu machen; diese Opfer bestanden in Beihilfen, die nach dem durch die Schifffahrt zugeführten Verkehr bemessen wurden und 40 bis 50, ja selbst bis 60 % der bezüglichen Einnahmen betrugen, 1886 beispielsweise 78 146 Frcs. Nach langen Unterhandlungen mit den Rhedern und der Mecheln-Terneuzener Eisenbahn stellte es sich als unmöglich heraus, genügende Zugeständnisse zu erhalten und die Gent-Terneuzener Eisenbahngesellschaft wurde dazu genöthigt, eine „Belgische Schifffahrtsgesellschaft Terneuzen-London", an der sich übrigens die Mecheln-Terneuzener Eisenbahn nicht betheiligte, zu bilden. Diese Gesellschaft wurde von den Rhedern Tercelin-Monjot und Guinotte errichtet und die Eisenbahngesellschaft schloss am 27. Mai 1891 einen am 6. Juli 1891 von der Hauptversammlung genehmigten Verkehrsvertrag für die ganze Konzessionsdauer. Von dem auf 850 000 Frcs. festgesetzten Grundkapital der Schifffahrtsgesell-

schaft übernahm die Gent-Terneuzener Eisenbahn, abgesehen von den persönlichen Zeichnungen ihrer Verwaltungsräthe, 50 000 Frcs. Antheilscheine. Aber die verdrängten Rheder und unter ihnen das Haus Little, Johnston und Genossen hielten sich nicht für besiegt, sondern begannen einen kräftigen Tarifkrieg, ermässigten die Fracht unter den Selbstkostenpreis und man konnte voraussehen, dass die Belgische Schifffahrtsgesellschaft unterliegen würde. Da es unmöglich war, Schuldverschreibungen auszugeben, so schloss diese eine Anleihe von 250 000 Frcs., die Hypothek auf den grössten Theil des Gesellschaftsvermögens genoss, mit dem Crédit général de Belgique ab, nachdem die Gent-Terneuzener Eisenbahn die Bürgschaft dafür übernommen hatte.

Der Kampf dauerte etwa 2 Jahre unter unheilvollen Bedingungen für die Belgische Schifffahrtsgesellschaft, aber auch mit verderblichen Opfern für das Haus Little und Johnston; beide Parteien sahen ein, dass es in ihrem eigenen Interesse liege, Frieden zu schliessen und die Vortheile des Seeverkehrs in angemessener Weise zu theilen. Ein Vertrag wurde geschlossen, durch den sich die Rheder Little und Johnston mit der Eisenbahngesellschaft zur Bildung einer Schifffahrtsgesellschaft vereinigten, die Eisenbahngesellschaft von ihrer Bürgschaft gegenüber dem Crédit général de Belgique befreit und eine Beihilfe an die Rheder ausgeschlossen wurde. Die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages haben wir früher bereits mitgetheilt.

Der Streit geht aber namentlich darauf aus zu beweisen, dass die Gesellschaft nicht berechtigt ist, sich die zur Durchführung dieser Abmachungen erforderlichen Mittel durch Ausgabe von Schuldverschreibungen ohne gleichzeitige Ausgabe von Antheilscheinen zu beschaffen, während die Gesellschaft ihren Satzungen Genüge gethan zu haben glaubt, wenn sie nach dem Wortlaut der Satzungen die vorgeschriebene Anzahl Antheilscheine schafft, sie aber erst ausgibt, wenn ihr Absatz zum Nennwerthe möglich ist. Die Gesellschaft führt zur Begründung ihres Standpunktes an, dass sie — im Jahre 1865 gegründet — dem neuen Gesellschaftsrecht nicht unterliegt und dass sie kein anderes Gesetz als ihre durch den Königlichen Erlass genehmigten Satzungen hat. Dementsprechend hat sie bereits 1868 1 200 Stück 3 % Schuldverschreibungen ausgegeben und die entsprechende Anzahl Antheilscheine (706 Stück) nur geschaffen, aber nicht ausgegeben — ein Vorgang, der die Königliche Genehmigung erhielt.

Aus Spanien und Portugal.

Eisenbahn Madrid-Caceres-Portugal.

Da innerhalb der ersten Frist für die Abstimmung über den Vergleich (convenio) der Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal mit ihren Gläubigern nicht die vom Gesetz geforderte Anzahl genehmigender Stimmen abgegeben, aber auch kein Widerspruch erhoben worden war, wurde vom Gericht eine zweite Frist von 2 Monaten festgesetzt, innerhalb deren nur von 2/5 des Gesammtbetrages der Gläubiger die Zustimmung ausgesprochen werden brauchte. Da diese Bedingung erfüllt wurde, hat der Gerichtshof der Latina in Madrid den Vergleich auf Grund der Art. 935 und 936 des Handelsgesetzbuches sowie des Art. 12 des Gesetzes vom 12. November 1869 für genehmigt erklärt; das bezügliche Erkenntniss ist in der „Gaceta de Madrid“ vom 7. d. Mts. veröffentlicht worden.

Valencia und Nordostspanische Eisenbahn.

Die „Valencia and North Eastern of Spain railway company“, welche die Konzession für eine Eisenbahn von Calatayud nach Teruel und Sagunto erworben hatte (vergl. Nr. 41 S. 390 Jahrg. 1893 d. Ztg.), hatte bei der Regierung eine Verlängerung der am 22. November 1893 abgelaufenen Baufrist beantragt. Die Regierung hat indessen den Antrag abgelehnt und mit Rücksicht darauf, dass die innerhalb der konzessionsmässigen Frist ausgeführten Bauarbeiten nur ganz unbedeutend sind, die Konzession für verfallen erklärt, ihr aber eine 14 tägige Frist bewilligt, um ihre vermeintlichen Rechte beim Abtheilungs-Oberingenieur der Ostbahn geltend zu machen. Der bezügliche Erlass ist am 25. November 1893 in der „Gaceta de Madrid“ erschienen.

Unterstützung der nothleidenden Eisenbahnen.

Bereits im Jahre 1891 hatten die konservativen Minister Canovas und Cosgaton, um den nothleidenden Bahnen zu Hilfe zu kommen, den Reichsständen einen Gesetzentwurf unterbreitet, welcher die Eisenbahngesellschaften ermächtigte, im Personen- und Eilgutverkehr einen Zuschlag von 12 % zu erheben; der Entwurf wurde aber von der liberalen und republikanischen Partei zu Fall gebracht. Da inzwischen der Nothstand noch drückender geworden ist, so hat die Nordspanische Eisenbahn im Namen aller betheiligten Bahnen die Hilfe der Regierung angerufen; die Vorschläge der Nordspanischen Gesellschaft bewegen sich, da eine Wiederaufnahme des konservativen Entwurfs von 1891 durch das liberale Ministerium Sagasta wenig wahrscheinlich ist, vorzugsweise in folgender Richtung: 1. Die Bank von Spanien ist zu ermächtigen, in ausgedehnterem Maasse, als es das Gesetz über die Vorrechte der Bank zulässt, Darlehen zu gewähren, damit die Eisenbahngesellschaften unter Verpfändung ihrer Werthpapiere Vorschüsse erhalten können. 2. Das Gesetz vom 12. November 1869 über den Vergleich (convenio) der Eisenbahngesellschaften mit ihren Gläubigern ist in dem Sinne zu ergänzen, dass die Eisenbahngesellschaften die Tilgung ihrer Schuldverschreibungen einige Jahre lang aussetzen und dann mit Sicherheit auf eine Verlängerung der Konzession um den gleichen Zeitraum von Seiten der Regierung rechnen können. 3. Die Regierung solle den Eisenbahngesellschaften durch Ertheilung von Konzessionen für öffentliche Arbeiten, Haupt- und Nebenbahnen zu Hilfe kommen und ihnen bezüglich dieser eine Zinsengewähr für das Anlagekapital gemäss dem Gesetz des Herzogs von Veragua bewilligen, damit das Anlagekapital im Auslande leichter beschafft werden kann.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten konnte sich nicht verhehlen, dass sich die Eisenbahnen thatsächlich in einer sehr bedrängten Lage befinden, und er regte infolge dessen das Eintreten des Staates zu Gunsten der Eisenbahnen im Ministerrathe an. Zur Begründung führte er an, dass im Jahre 1893 die Nordspanische Gesellschaft 10 Millionen, die Gesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante 7 Millionen und die Andalusische Gesellschaft 1 400 000 Pesetas Wechselverlust gehabt haben, und das zu einer Zeit, wo durch die Kündigung der Handelsverträge und durch den neuen Zolltarif von 1892 der Güterverkehr herabgedrückt worden sei. Die Nordspanische Bahn besonders habe schwer unter der Verminderung des Weinverkehrs gelitten und die gedrückte finanzielle und wirthschaftliche Lage, die sich über ganz Spanien ausgebreitet habe, im Verein mit der Einschränkung des Ein- und Ausfuhrhandels, wirke natürlich auf die Eisenbahnen zurück. Infolge dieses Vortrags betraute der Ministerrath die Minister der Finanzen, des Innern und der öffentlichen Arbeiten mit der Aufgabe, die Frage zu prüfen, wie man die Eisenbahnen unterstützen könne.

Nach einer Mittheilung des „Temps“ vom 9. d. Mts. hat nunmehr der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Ministerrath hauptsächlich folgende Mittel vorgeschlagen: Aenderung der Gütertarife, Einführung eines Zuschlags zu den Eilgut- und Personentarifen, Ertheilung der Konzession für die Bahnhofs-Zufahrtsstrassen und für Nebenbahnen unter Gewährleistung einer mässigen Verzinsung des Anlagekapitals; dafür haben aber die Gesellschaften die Tarife für landwirthschaftliche Erzeugnisse zu ermässigen. Da die meisten Vorschläge eine gesetzliche Genehmigung erheischen, so wird ein bezüglicher Gesetzentwurf den Reichsständen sofort bei ihrem Zusammentreten Ende Februar d. J. vorgelegt werden.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Mitte dieses Monats ist ein Königlicher Erlass erschienen, durch welchen der Vergleich zwischen der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft und ihren Gläubigern, soweit der Staat davon betroffen ist, genehmigt wird.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Von der Verbindungsbahn Salonik-Konstantinopel ist am 19. Dezember 1893 der Bau der Gümüldschinastrecke in Angriff genommen worden.

Der Kaiserliche technische Ausschuss hat Ende November 1893 die Neubaulinien der Strassenbahn von Salonik abgenommen und die Erlaubniss zur Betriebseröffnung ertheilt.

Nach Mittheilung des Belgischen Konsuls in Adrianopel vom 13. Dezember 1893 ist die Herstellung einer Strassenbahn von Adrianopel nach seinen verschiedenen Vorstädten sowie nach dem Bahnhof der Orientalischen Eisenbahnen in Aussicht genommen.

Bulgarien.

In Sofia wurde am 20. Dezember 1893 in Anwesenheit des Fürsten Ferdinand, der Hofwürdenträger, der Minister, der diplomatischen Vertretung und sämmtlicher Abgeordneten von der Eisenbahn Sofia-Köstendil die Anfangsstrecke Sofia-Pernik feierlich eröffnet. Der Fürst betonte in einer Ansprache, dass die Bahn mit eigenen Bulgarischen Kräften und Mitteln erbaut worden sei.

Rumänien.

Der Staatshaushalt für 1894 setzt die Einnahmen der Staatsbahnen auf 50 382 000 Frcs., die Ausgaben auf 36 051 760 Frcs. und demnach den Ueberschuss auf 14 330 240 Francs fest. Von dem Ueberschuss sollen 503 830 Frcs. den Rücklagen zugeführt und der Rest der Staatskasse einverleibt werden.

In Bukarest hat sich eine Gesellschaft zum Bau und Betriebe von Eisen- und Strassenbahnen in Rumänien und im Auslande gebildet. Den Vorsitz im Verwaltungsrath führt Rechtsanwalt V. Lascart; seine Mitglieder sind: J. Seculici, Generaldirektor der Dacia Romania; G. Duca, Generaldirektor der Rumänischen Eisenbahnen; G. Jonesco, Bankier in Bukarest; G. Poulet, Direktor der Allgemeinen Bautenunternehmungs-Aktiengesellschaft; C. Nicolesco-Dorobantzu, Grundbesitzer und Vorsitzender der ständigen Abordnung des Bezirks Ilfov; F. Thalasso, Bankier in Konstantinopel und Inhaber der Konzession für die Bukarester Strassenbahnen.

Griechenland.

Infolge eines vom Präfekten genehmigten Beschlusses des Gemeinderathes von Patras sind Griechische und ausländische Unternehmer aufgefordert worden, sich um den Bau und 40jährigen Betrieb von 30 km Strassenbahnen bis zum 15./27. Februar d. J. bei der Stadtverwaltung von Patras zu bewerben.

Aus Asien.

Türkei.

Ein Syrier aus dem Libanonbezirke hat die Konzession für eine Dampfstrassenbahn von Beirut nördlich nach Tripolis in Syrien und südwärts nach Saïda (zusammen 150 km) erhalten und die Konzession an eine in Paris unter dem Namen „Société des tramways libanais" in der Bildung begriffene Gesellschaft veräussert. Zunächst werden aber nur die Strecken von Beirut nordwärts bis Dschebail und südwärts bis zum Damurflusse (zusammen etwa 70 km) gebaut, weil man hier auf einen lebhaften Vorortverkehr mit Beirut rechnen zu können glaubt. Wenn die Ergebnisse dieser Strecken ermuthigend sind, so sollen später die Verlängerungen gebaut werden.

Eine grosse Anzahl angesehener Einwohner von Tripolis in Syrien hat sich zur Erwerbung der Konzession für eine Dampfstrassenbahn von Tripolis nach Homs (etwa 60 km) vereinigt, weil man befürchtet, dass durch die neu konzessionirte Eisenbahn Damaskus-Homs-Hamah-Haleb-Biredschik der gesammte Verkehr Mesopotamiens nach Beirut gelenkt und infolge dessen der Handel von Tripolis vollständig lahm gelegt werden würde. Das Anlagekapital beabsichtigen die Unternehmer ohne Hilfe ausländischer Geldleute aus eigenen Mitteln aufzubringen. Bisher hat Tripolis nur eine fast 3 km lange Pferdebahn vom Hafen nach der Stadt; diese seit 15 Jahren im Betriebe befindliche Linie, die eine Fahrzeit von 20 Minuten erfordert, gibt den Antheilhabern sehr gute Gewinne.

Philippinen.

Der Kolonialminister hat die Konzession für eine Eisenbahn von Manilla über Calambo und Batangas nach Taal (127,126 km) zur Vergebung ausgeschrieben. Das Anlagekapital ist auf 3 710 730,10 Pesos veranschlagt und geniesst eine Zinsengewähr von 8 %; bei einer unter ähnlichen Verhältnissen auf den Philippinen angelegten Eisenbahn brauchte die Regierung auf Grund der Zinsengewähr thatsächlich nur einen Zuschuss von 3 % zu leisten. Die zu hinterlegende Bürgschaftssumme beträgt 66 739 Pesos.

Aus Afrika.

Portugiesisch-Westafrika (Angola).

Nach dem am 10. November 1893 der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsberichte waren am Schlusse des Berichtsjahres (30. Juni 1893) 240 km im Betriebe; fernere 20 km mit der 107,75 m langen Luinhabrücke sind am 12. November 1893 eröffnet worden. Bis Kilometer 280 soll die Bahn im April 1894 und bis Kilometer 300 im August 1894 dem Verkehre übergeben werden. Befördert wurden im Jahre 1892/93 10 393 Personen, also fast 20 % mehr als im Vorjahre, davon 446 Personen (4,3 % der Gesammtzahl) in I., 260 Personen (2,5 %) in II., und 9 687 Personen (93,2 %) in III. Klasse. Die Schwarzen der III. Klasse stellen also die Hauptzahl; die II. Klasse ist wenig besetzt, weil die Europäer der Mehrzahl nach die I. Klasse benutzen. Von Gütern wurden an Gepäck und Eilgut 1 096 t (48 % mehr als 1891/92), an Frachtgut 15 965 t (38 % mehr) befördert. Die kilometrischen Betriebseinnahmen sind von 254 Mrs. in 1890/91 auf 333 Mrs. in 1891/92 und 432 Mrs. in 1892/93 gestiegen. Dementsprechend befindet sich auch der Reinertrag in fortwährender Steigerung und betrug 1889/90 = 17 000 Mrs., 1890/91 = 35 000 Mrs., 1891/92 = 62 000 Mrs. und 1892/93 = 97 000 Mrs. — eine Steigerung, die bedeutend grösser als die Zunahme der Länge ist. Die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen fand bisher trotz des hohen Wechselkurses in voller Regelmässigkeit statt, auch hat die Gesellschaft an verschiedene Gläubiger 1 000 000 Mrs. zurückgezahlt.

Was die Gesellschaft geleistet hat, springt in die Augen, wenn man bedenkt, dass Afrika das Thätigkeitsfeld der Gesellschaft ist und dass die Entfernung vom Mutterland einen vollen Monat beträgt, auch ferner den Mangel an Hilfsquellen des Landes, das ungesunde Klima und die durch natürliche Hindernisse bedingte Unregelmässigkeit der Arbeiten in Betracht zieht. Andererseits hat die Eröffnung der verschiedenen Theilstrecken den Werth und Reichthum von Angola gezeigt — einer Schatzkammer, zu der es nur einen Schlüssel, nämlich die Eisenbahn, gibt. Die durch die Eisenbahn bewirkte Umwandlung ist derart, dass es über ihren Nutzen keine Meinungsverschiedenheit mehr gibt; man erkennt allmählich an, dass man dem Handel von Angola und besonders der Ambaca-Eisenbahn einen gewissen Ausgleich für die Verluste, welche aus der Staatsumwälzung in Brasilien erwachsen sind, verdankt. Bei einer gesammten in Angola im 1. Halbjahr 1893 erzielten Zolleinnahme von 702 491 Mrs. entfielen auf das Zollamt Loanda allein 413 072 Mrs. oder 58,75 %, auf Benguela dagegen nur 244 329 Mrs., auf Mossamedes 19 312 Mrs. und auf Ambriz 26 228 Mrs. In diesen Zahlen ist das Eisenbahnmaterial nicht enthalten, weil es zollfrei eingeht. Dass übrigens die hohe Einnahme von Loanda im wesentlichen der Eisenbahn zu verdanken ist, ergibt sich aus der alljährlichen Steigerung der Zolleinnahmen, die 1886 bei Beginn des Baues nur 217 744 Mrs. für Loanda betrugen. Im Jahre 1887 stiegen sie auf 349 173 Mrs., 1888 auf 358 026 Mrs., 1889 auf 473 472 Mrs., 1890 auf 537 643 Mrs. und 1891 auf 544 880 Mrs.; 1892 gingen die Zolleinnahmen allerdings unter dem Einfluss der ausserordentlich gedrückten Geschäftslage auf 454 709 Mrs. zurück, hoben sich aber im 1. Halbjahre 1893 wieder auf 413 072 Mrs., sodass für das ganze Jahr 1893 eine Zolleinnahme von mehr als 800 000 Mrs. zu erwarten steht. Mit der Ankündigung des Baues, der Anfertigung der Vorarbeiten, dem Beginn des Baues und mit jedem Schritt weiter ins Innere steigt die Zolleinnahme und die Gesellschaft ist der festen Ueberzeugung, dass die Verlängerung von Ambaca über Malange und Kassange bis zum Kuango sich in kurzer Zeit aufnöthigen wird, damit nicht der Kongostaat den Handelsverkehr der Kolonie unterbindet.

Die Ambaca-Eisenbahn ist überdies eine Kulturarbeit ersten Ranges; denn die Vermehrung der Einfuhr (von 958 266 Mrs. im ganzen Jahre 1886 auf 1 389 466 Mrs. im 1. Halbjahre 1893) beweist, dass sich die Lebensbedürfnisse der Neger gesteigert haben. Der Neger kann sich aber diese Lebensbedürfnisse nur verschaffen, wenn er sie sich durch Arbeit verdient. Die Eisenbahn hat die Gewohnheit und Nothwendigkeit der Arbeit bereits derart in Loanda eingepflanzt, dass es keinen Arbeitermangel bei ihren Bauten mehr gibt und dass sich auf Wunsch selbst die dreifache Arbeiterzahl anbieten würde. Wenn das Heimweh 100 Neger zum Verlassen der Arbeit veranlasst, so bieten sich bis zu ihrer Rückkehr mehrere Hundert anderer an. Die Werkstätte der Gesellschaft in Loanda führt die gleichen Arbeiten aus wie die Eisenbahnwerkstätten des Mutterlandes und gleichwohl sind die meisten Maurer, Zimmerleute, Anstreicher, Dreher, Former und Schmiede Eingeborene, die von Europäischen Werkmeistern angelernt wurden. Auch die Bediensteten des Streckendienstes und die Heizer sind grösstentheils Eingeborene. Die Leitung der Angelegenheiten in Afrika ist dem Direktor Antonio Guedes Infante übertragen. Die segensreiche Wirkung des Bahnbaues besteht darin, dass sie die Eingeborenen zur Arbeit erzieht, da diese ihnen allein die Möglichkeit bietet, die geschaffenen Bedürfnisse zu befriedigen. Wenn die Eisenbahn vollendet sein wird, werden die Eingeborenen bei der Landwirthschaft und in anderen Kulturaufgaben zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse Verdienst suchen müssen.

Senegalgebiet.

Auf Grund eines Erlasses des Französischen Unterstaatssekretärs der Kolonien vom 19. November 1893 ist am 1. d. Mts. die Senegal-Eisenbahn von Kayes nach Bafulabe (124 km) mit den Zwischenstationen Medine, Sabucire, Dingira, Baguko und Galugo dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Abgesehen von Fällen höherer Gewalt verkehrt täglich ein Zug in jeder Richtung zwischen Kayes und Bafulabe, und 2 Züge täglich zwischen Kayes und Medine; ausserdem können nach dem vorhandenen Bedürfniss Ergänzungszüge abgelassen

werden. Der Personentarif beträgt 20 bezw. 12, 8 und 5 Cts. für 1 km in den 4 Klassen, der Gütertarif ist auf 40 bezw. 30, 22 und 15 Cts. für 1 tkm der 4 Wagenklassen festgesetzt. Zum Direktor der Bahn ist ein Offizier des Eisenbahnregiments ernannt worden. Ein regelmässiger Betrieb kann übrigens erst dann durchgeführt werden, wenn die erforderlichen Fahrbetriebsmittel aus Frankreich eingetroffen und die nothwendigen Verbesserungen eingeführt sind, um den Betrieb auch während der Regenzeit aufrecht zu erhalten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Geheime Baurath Naumann in Breslau ist zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt worden.

Ernannt sind: zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Regierungs-Baumeister Büttner in Magdeburg unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion daselbst, Degner in Kattowitz unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst, Geber in Köln unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) daselbst, Kiel in Köln unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Köln-Düren) in Köln, Sannow in Berlin unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Berlin-Magdeburg) in Berlin, Schroeter in Cüstrin unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst und Steinmann in Paderborn unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts daselbst; zum Eisenbahn-Bauinspektor: der Regierungs-Baumeister (für das Hochbaufach) Jonen in Altona unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bauinspektors im Bezirke der Eisenbahndirektion Altona.

Dem Regierungsassessor Henneberg in Magdeburg ist die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Magdeburg-Halberstadt) in Magdeburg verliehen worden.

Versetzt ist der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Schmalz, bisher in Biedenkopf, nach Hanau als Vorsteher der Bauinspektion daselbst.

Dem Eisenbahn-Bauinspektor Below in Köln ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst ertheilt worden.

Der Regierungsassessor Dr. Glünicke, beschäftigt gewesen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Druckfehlerberichtigung in dem vom 1. Februar 1894 gültigen Lokal-Gütertarife, Theil II.

Seite 3. In der fünften Zeile von oben ist nach dem Worte „Transport" einzuschalten: „von Eil- und Frachtgütern, sowie".

Seite 5. Unter II, A, 1, ist in der Rubrik „Klassifikation für Quantitäten von mindestens 5000 kg" hinzuzufügen: „pro Wagen."

Seite 5. Unter II, A, 1, ist in der Rubrik: „Artikel" bei „Salz" statt „Pos. S" zu setzen „Pos. S, 5".

Seite 47. In der Relation Wohontsch-Dux, Klasse I ist der Frachtsatz von „1" auf „19" zu berichtigen.

Seite 72. Bei Ausnahmetarif XI, ad 1. Lebendes Vieh etc. ist hinter der Klammer nach den Worten „pro Kilometer und" einzuschalten: „Quadratmeter der".

Teplitz, am 26. Januar 1894. (227)

2. Güterverkehr.

Aufhebung der Güternebenstelle Reichenstein. Am 1. April d. J. gelangt die Güternebenstelle Reichenstein bei Camenz zur Aufhebung.

Breslau, den 29. Januar 1894. (228)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Strecke Osnabrück-Rheine gelegene Haltestelle Laggenbeck wird vom 1. Februar d. J. für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren im diesseitigen Lokalverkehre und im Wechselverkehre mit den anderen Preussischen Staatsbahnen, mit der Oldenburgischen und Oberhessischen Bahn, sowie im Hannover-Bayerischen, Niederdeutschen, Norddeutschen und Westdeutschen Verbande eröffnet.

Fahrzeuge bleiben auch ferner von der Abfertigung ausgeschlossen.

Die in Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Abfertigungsstellen zu erfragen.

Hannover, den 25. Januar 1894. (229)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Am 1. Februar d. J. wird für den vorbezeichneten Verkehr ein neuer Vieh- etc. Tarif herausgegeben, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1886 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die Sätze des früheren Tarifs noch bis 15 März d. J. in Kraft.

Die in dem neuen Tarif unter II A. vorgesehenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Tarif auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 23. Jan. 1894. (230)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Zu dem Tarifheft VIIIb tritt vom 1. Februar d. J. ab der Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Stationen Mouscron (Grenze) der Belgischen Staatsbahn, Lommel der Grossen Belgischen Centralbahn, Hahn-Wehen und Langenschwalbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main, ferner Aenderungen des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 5 für Holz und des Ausnahmetarifs 6 für bestimmte Stückgüter, anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Holz im Verkehre mit Gelnhausen sowie Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze etc. im Verkehre mit Friedrichssegen enthält.

Der Nachtrag kann durch die betheiligten Dienststellen bezogen werden, woselbst auch nähere Auskunft ertheilt wird.

Frankfurt a/M., den 23. Jan. 1894. (231)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz. In dem vom 1. Juli 1893 gültigen V. Nachtrag zum Tarif Nr. 12 vom 1. Oktober 1884 ist der Frachtsatz von Lauterburg Rheinhafen nach Leibstatt aus 9,56 Frcs. in 9,66 Frcs. und nach Schwaderloch aus 9,66 Frcs. in 9,56 Frcs. abzuändern. Der Frachtsatz nach Leibstatt von 9,66 Frcs. tritt am 16. März d. J. in Kraft.

Köln, den 26. Januar 1894. (232)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Ausnahmetarif für Futtermittel. Der gemäss unserer Bekanntmachung vom 28. Oktober v. J. mit Gültigkeit vom 1. November v. J. eingeführte gemeinsame Nachtrag zu den Tarifheften I, II, III, IV, VI und VII, enthaltend einen Ausnahmetarif für Futtermittel von den Niederländischen Hafenstationen, tritt mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Köln, den 26. Januar 1894. (233)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Am 1. Februar d. J. tritt der XVII. Nachtrag zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Kleinschmalkalden und Langenberg a. Elster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Anstosssätze für die Stationen Ruhla und Thal (Thüringen) der Ruhlaer Eisenbahn, Aufnahme der Stationen Bestwig-Nuttlar, Eversberg und Kraghammer des letztbezeichneten Direktionsbezirks, sowie der Station Eintracht der Eisern-Siegener Bahn in den Ausnahmetarif 3 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II etc., Aenderungen des Artikelverzeichnisses zum Ausnahmetarif 11 für Düngemittel etc., neue Ausnahmetarife für Düngekalk und gewisse Kalisalze, sowie Umkartirungssätze für den Verkehr mit den Stationen der Weimar-Rastenberger Eisenbahn.

Elberfeld, den 24. Januar 1894. (234)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn - Pfälzischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. ab werden die Entfernung bezw. der Frachtsatz des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter zwischen Weinheim und Ludwigshafen a/Rh. von 39 auf 33 km bezw. von 0,46 auf 0,41 ℳ für 100 kg ermässigt.

Darmstadt, den 25. Januar 1894. (235)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Frachtsätze des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter zwischen Weinheim und Heidelberg, sowie zwischen Weinheim und Mannheim werden mit Wirkung vom 1. Februar l. J. auf 0,31 *M* bezw. 0,29 *M* für 100 kg ermässigt.

Darmstadt, den 25. Januar 1894. (236)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betr. Am 1. Februar d. J. kommt für die Beförderung von Stammholz zwischen Cham und Schwarzenberg ein Frachtsatz von 0,91 *M* für 100 kg Ausnahmetarif 4 zur Einführung.

Dresden, den 24. Januar 1894. (237)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schmalspurige Eisenbahn Schönfeld-Geyer. Für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf der oben genannten Bahnlinie sind mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. neue Bestimmungen und Tarife erschienen, die durch die Güterexpeditionen käuflich bezogen werden können.

Insoweit Frachterhöhungen gegen seither eintreten, erlangen sie erst am 15. März d. J. Gültigkeit.

Die ergänzenden Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von dem Königlich Sächsischen Finanzministerium genehmigt worden.

Dresden, am 24. Januar 1894. (238)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger für den Lokal - Güterverkehr usw. vom 1. April 1888 ist mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. der Nachtrag XVII erschienen.

Er enthält u. a. Entfernungen für die dem allgemeinen Wagenladungs-Güterverkehre dienende zwischen Leipzig und Borsdorf gelegene Verkehrsstelle Engelsdorf.

Abdrücke des Nachtrags können durch die Sächsischen Stationen bezogen werden.

Dresden, am 23. Januar 1894. (239)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlags - Verkehr über Passau und Regensburg, Theil II vom 20 August 1892 Mit Gültigkeit vom Wiederbeginne der Donau-Dampfschifffahrt gelangt für Eisen (Roh) usw., wie unter Ziffer 10 des Ausnahmetarifs Nr. 2 (Seite 12) aufgeführt, in Ladungen von 10000 kg von Luxemburg nach Regensburg Donaulände (Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen) ein ermässigter Frachtsatz von 146 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, den 23. Januar 1894. (240)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Berlin-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Februar d. J. tritt ein neuer Gütertarif und ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft.

Diese bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangenden Tarife treten an Stelle der Tarife vom 1. September 1890 und 1. April 1889 und enthalten ausser verschiedenen Ermässigungen auch einige unbedeutende Erhöhungen gegenüber den Frachtsätzen der vorerwähnten älteren Tarife.

Die Erhöhungen erlangen erst mit **15. März 1894** Wirksamkeit.

Von den Landes-Aufsichtsbehörden ist die Einführung der in den Gütertarif aufgenommenen weiteren Bestimmungen zu § 50 und 58 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Dresden, am 23. Januar 1894. (241)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 1. Februar d. J. kommen im Ausnahmetarif 3 für Holz des Spezialtarifs II die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

Von und nach	Eisenstein	Gotteszell	Ludwigsthal	Regen	Zwiesel
	Frachtsätze für 100 kg in Mark				
Erlau . . .	1,17	1,29	1,20	1,25	1,21

Dresden, am 25. Januar 1894. (242)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Thüringischer Verband. Am 1. Februar d. J. kommen für den Sächsisch-Thüringischen Verband Nachtrag XIII zum Gütertarif Heft 1 und Nachtrag II zum Gütertarif Heft 2 zur Einführung. Dieselben enthalten ausser Ergänzungen etc. der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger etc. neue Entfernungen und Frachtsätze für Station Engelsdorf der Königlich Sächsischen Staatsbahn, Nachtrag XIII ferner Aenderungen des Nachtrags XII, sowie neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Ruhla und Thal der Ruhlaer Eisenbahn (gültig vom 1. Januar 1894).

Die Nachträge sind von Ende Januar d. J. ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 26. Januar 1894. (243)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im **Staatsbahnverkehr Bromberg - Breslau** widerruflich bis auf weiteres ein Ausnahmesatz für Salz aller Art von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Oderberg zum Durchgang nach Oesterreich mit 0,65 *M* für 100 kg eingeführt, gültig bei Aufgabe von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Bromberg, den 24. Januar 1894. (244)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau.

Ausnahmetarife für A Rohe Kalisalze (Kalitarif), B Kalk zum Düngen (Düngekalktarif). Die vorgenannten Ausnahmetarife treten am 1. Februar d. J. auch für den Verkehr mit den auf Preussischem Gebiete belegenen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn in Kraft.

Frankfurt a/M., den 25. Januar 1894. (245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1894 wird die Station „Stefanau" der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft mit den für Olmütz gültigen Frachtsätzen in den Getreide etc. -Ausnahmetarif, Theil III Heft 3 des Verbandsgütertarifs vom 1. Oktober 1889 aufgenommen.

München, im Januar 1894. (246)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, hier Theil II des Transittarifes für Deutsch-Oesterreichische Grenzstationen vom 1. Dezember 1893. Insoweit gegenüber dem zur Aufhebung gelangten Tarife vom 1. September 1890 Erhöhungen eingetreten oder Frachtsätze in einzelnen Relationen nicht wieder vorgesehen sind, bleiben die früheren Sätze gemäss neuerlicher Vereinbarung bis Ende März 1894 in Kraft.

München, den 19. Januar 1894. (247)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. sind folgende, nach den Bestimmungen der betreffenden Gütertarife auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits sowie Schweizerischen Stationen anderseits gültigen Drucksachen erschienen:

a) eine Neuauflage des gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 5 (für unverpackten Käse in Ladungen von mindestens 2500 kg);
b) der I. Nachtrag zum gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 9 (für landwirthschaftliche Produkte).

Diese beiden Drucksachen, durch welche lediglich das Geltungsbereich der Ausnahmetarife erweitert wird, können von unserm Gütertarifbüreau kostenfrei bezogen werden.

Karlsruhe, den 27. Januar 1894. (248)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Altona. Am 1. Februar 1894 wird zu dem Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona vom 15. August 1891 der Nachtrag IX herausgegeben, welcher durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden kann. Er enthält u. a. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Eisen des Spezialtarifs I) für die Stationen Brunsbüttel, Elmshorn, Heide, Husum, Itzehoe, Neumünster, Schleswig Güterbahnhof und Segeberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona sowie Frachtsätze der Ausnahmetarife 7, 8 und 9 (Eisen der Spezialtarife I und II) für die Stationen Bestwig-Nuttlar, Eversberg und Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld.

Elberfeld, den 26. Januar 1894. (249)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Italienischer Verkehr. Mit 1. März d. J. gelangt der Nachtrag I zu Theil I des Niederländisch-Italienischen Tarifes zur Einführung.

Derselbe enthält Abänderungen bezw. Ergänzungen von Zusatzbestimmungen zu einzelnen Artikeln der reglementarischen Bestimmungen.

Köln, den 28. Januar 1894. (250)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten einige, ausschliesslich mit Frachtermässigungen verbundene Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs vom 15. April 1893 in Kraft, von welchen hervorgehoben werden:

Die Deklassifikation der Artikel Ammoniakalaun, Chromalaun, Kalialaun, präparirte, schwefelsaure Thonerde, chlorsaure Salze, Bier-, Champagner-, Mineralwasser- und Weinflaschen, sowie ferner die Einbeziehung der Stationen Adlers-

hof, Niesky, Oschersleben und Wartha in den Tarif.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen, die Deutsche Levantelinie in Hamburg und die Tarifbüreaus der Verbandsverwaltungen.

Altona, den 27. Januar 1894. (251)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Februar 1894 wird die Station Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Tarif für den vorgenannten Verband einbezogen. Die betheiligten Dienststellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 23. Januar 1894. (252)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Station Roth wird zum 1. k. Mts. in den Ausnahmetarif 24 des Hannover- etc. Bayerischen Gütertarifs Heft 2 für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen. Näheres ist in den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 23. Januar 1894. (253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Die im Tarif für obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze für Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen gelangen mit dem 15. März d. J. zur Aufhebung.

Breslau, den 25. Januar 1894. (254)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch - Oesterreichischer Kohlenverkehr über Wien. Mit dem 15. März d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält erhöhte Frachtsätze für einige Wiener Bahnhöfe und neue Sätze für die Station Alt-Lambach der Oesterreichischen Staatsbahnen. Druckabzüge können vom 5. Februar ab von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze.

Breslau, den 25. Januar 1894. (255)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin - Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. Februar 1894 tritt der Nachtrag XII zum Heft 1 und der Nachtrag XI zum Heft 2 des Gütertarifs in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser einigen Ergänzungen und Aenderungen

1. Entfernungen für den Verkehr mit den neuaufgenommenen Stationen Antonsthal, Geringswalde, Grosscotta, Hartha b. Waldheim und Hetzdorf b. Oederan der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen;
2. veränderte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Amerika i. Sachs., Borna, Cossen, Dölau, Frauendorf, Frohburg, Geithain, Hopfgarten i. Sachs., Kieritzsch, Langenleuba, Lastau, Lausigk, Lauterbach - Steinbach, Lobstädt, Lunzenau, Narsdorf, Otterwisch, Penig, Remse, Rochlitz, Rochsburg, Tautenhain, Trebanz - Treben, Waldenburg i. Sachsen, Wechselburg, Wolkenburg und Zittau der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen;
3. Stationstarifsätze für Güter des Spezialtarifs III zwischen der Station Strassgräbchen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin und den Stationen Thonberg-Prietitz und Wiesa b. Kamenz der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Die Entfernungen für den Verkehr mit der Station Grosscotta gelten erst vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Pirna-Grosscotta.

Abdrücke vorbezeichneter Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 24. Januar 1894. (256)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1 u. 2. Mit dem 15. Februar l. J. gelangen anderweite, zum Theil ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 22 für Baumwollwaaren und Garne Englischer Herkunft von den Deutschen Ost- und Nordseehafenstationen und Elbe - Umschlagsplätzen zur Einführung.

Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verbandverwaltungen sowie bei den betheiligten Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 25. Januar 1894 (257)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Verkehr Russisch - Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee - Hafenplätze andererseits. Einführung des Nachtrages I. Mit 1. März d. J. tritt zum Ausnahmetarife für Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre der Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderungen der Bestimmungen der Tariftabelle und des Kilometerzeigers enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 10 kr. Oe. W. erhältlich.

Wien, am 24. Januar 1894. (258)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Wiedereinführung des Russischen Schnittsatzes im direkten Ausnahmetarife für Wolle. Der mit Kundmachung in Nr. 2 dieser Zeitung vom 6. Januar 1894, Seite II, mit Gültigkeit vom 1./13 Januar a./n. Stils 1894 ausser Wirksamkeit gesetzte Russische Schnittsatz pro 89 R. 92 Kop. des direkten Ausnahmetarifes für den Transport von Wolle und Kameelhaaren in Partien von 10 000 kg = 610 Pud pro Frachtbrief von Odessa-Towarnaja nach Podwoloczyska (Bhf.) trs. im obbezeichneten Verkehre bleibt auch fernerhin in Kraft.

Wien, am 25. Januar 1894. (259)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Die in dem XV. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den diesseitigen Binnenverkehr vorgesehene Station Bidingen, welche nach neuerer Bestimmung die Bezeichnung Endorf i. Lothr. erhalten hat, wird am 1. Februar d. J für den Personen-, Gepäck- und vollen Güterverkehr eröffnet.

Strassburg, den 20. Januar 1894. (260)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

4 Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1894 bis 1. April 1895 soll vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 7. Februar l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, im Januar 1894. (261)
Grossherzogliche Direktion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Am Sonnabend, den 17. Februar d. J., Mittags 12½ Uhr, werden in unseren Geschäftsräumen, Lindenstrasse 19, die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten Schienen und Metallabgänge im Wege des schriftlichen Angebots öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbüreaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), Stargard i/Pom., Belgard, Cöslin, Stolp und Danzig hohe Thor zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anforderung gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Stettin, den 22. Januar 1894. (262 J.)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Danzig.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 83 —

Nr. 10 **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. Februar 1894.

Inhalt:

Zur Frage des Wagenmangels.

Es ist oft schwer, sich aus trockenen statistischen Zahlen ein richtiges Bild von dem Zusammenhange der Dinge zu machen, besonders wenn es sich um 10 und 11 stellige Zahlen handelt wie in dem Aufsatze in Nr. 6 S. 45 d. Ztg., in welchem die Leistungen des Güterwagenparkes der Preussischen Staatsbahnen besprochen werden. Die daselbst aufgeführten Tabellen mögen deshalb durch folgende Betrachtung ergänzt werden.

Im Jahre 1891/92 entfielen auf eine Achse durchschnittlich 16 659 km, und ein ebenso langer Weg entfällt auf einen Güterwagen, da die Güterwagen mit sehr geringen Ausnahmen durchweg 2 Achsen haben. (Vergl. die Spalten 32, 23, 25.) Rechnet man die Geschwindigkeit der Güterwagen zu 30 km in der Stunde, so war jeder Wagen im Durchschnitt $\frac{16\,659}{30}$ = rund 555 Stunden = 23 Tage im Jahre unterwegs, stand also auf den Stationen 342 Tage.

Es gibt keine Angaben darüber, einen wie langen Weg die Wagen durchschnittlich bei einer Fahrt zurücklegen, wir wissen jedoch, dass im Jahre 1891/92 jede Tonne durchschnittlich auf 114,73 km befördert wurde, und können wohl annehmen, dass diese Zahl ungefähr auch für die Wagen zutrifft, da die Wagenladungsgüter bei weitem überwiegen. Ein Wagen hat also im Jahre 1891/92 $\frac{16\,659}{114{,}73}$ = rund 150 Reisen gemacht, von denen nach dem erwähnten Aufsatz 34,32 % Leerfahrten waren, so dass er nur 99 Mal mit Ladung fuhr. Zur Be- und Entladung mögen 99 . 16 = 1 584 Stunden = 66 Tage erforderlich gewesen sein. Wenn der Wagen ausserdem noch bei jeder seiner 150 Fahrten durch Verschieben 3 Stunden Aufenthalt erlitten hat, so ergibt sich eine weitere Benutzungszeit von 3 . 150 Stunden = 19 Tagen und eine Gesammt-Benutzungszeit von 23 + 66 + 19 = 108 Tagen im Jahre. Der Wagen war also 257 Tage unbenutzt.

Wenn man es nicht wüsste, so würde man es nicht glauben, dass alljährlich empfindlicher Wagenmangel eintritt. Vorschläge zur Abhilfe sind so oft und so zahlreich gemacht, dass trotz der neuesten Preisausschreibung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten kaum noch neue Mittel werden empfohlen werden können. Man wird sich darauf beschränken müssen, einzelne der auf den Konferenzen des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes vereinbarten Maassregeln energischer durchzuführen und die betreffenden Vorschriften fortwährend zu verbessern und den örtlichen Verhältnissen anzupassen.

Von der telegraphischen Vormeldung der Wagen an die Bestimmungsstationen, welche zweckmässig von den Packmeistern und Zugführern bewirkt werden, scheint noch nicht genügend Gebrauch gemacht zu werden. Diese Maassregel ist sehr leicht durchführbar und ungemein wichtig, namentlich

wenn es sich um Empfänger handelt, welche weit entfernt von den Stationen wohnen.

Die richtige Aufstellung der Güterzug-Fahrpläne und gute Anschlüsse sind von der allergrössten Bedeutung. Güterzüge müssen grundsätzlich überall, wo es irgend angängig ist, nur während der Nacht gefahren werden. Bei Nacht müssen die Wagen laufen und am Tage zur Be- und Entladung bereit stehen. Folgendes Beispiel, das durchaus nicht zu den Seltenheiten gehört, wird dies klar machen. Ein Wagen kommt am 1. November 5 Uhr Nachmittags auf seiner Bestimmungsstation an. Am 2. November 7 Uhr Vormittags beginnt die Entladefrist und dauert bis 7 Uhr Nachmittags. Der Wagen ist um 6 Uhr Nachmittags entladen, kann aber, da der letzte Güterzug schon fort ist, erst am 3. November 9 Uhr Vormittags weiter befördert werden. Er hat also einen Aufenthalt von 40 Stunden gehabt. Würden auf der betreffenden Strecke die Güterzüge Nachts gefahren, so wäre der Wagen vielleicht 5 Uhr Vormittags angekommen und noch an demselben Tage etwa 9 Uhr Abends weiter befördert worden. Er hätte dann 16 statt 40 Stunden Aufenthalt gehabt.

Eine Vermehrung des Wagenparkes dürfte erst in letzter Linie in Frage kommen, weil es unwirthschaftlich wäre, ein Kapital, welches schlecht ausgenutzt wird, noch weiter zu vergrössern. Das Kapital, welches in dem Güterwagenpark der Preussischen Staatsbahnen steckt, dürfte jetzt schon ungefähr eine Milliarde betragen.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

Dem Abgeordnetenhause ist der Entwurf des Gesetzes, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staats an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow zugegangen. Derselbe bestimmt:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen, und zwar:

a) zum Bau einer Eisenbahn:	
1. von Gerdauen nach Angerburg . . .	3 273 000 *M.*
2. „ Zinten nach Rothfliess	7 770 000 „
3. „ Glatz nach Seitenberg.	3 080 000 „
4. „ Beeskow nach Königs-Wusterhausen	3 151 000 „
5. „ Templin nach Prenzlau	2 677 000 „
6. „ Probstzella nach Wallendorf . .	1 604 000 „
7. „ Pattburg und Tingleff nach Sonderburg	2 607 000 „
8. „ Schieder nach Blomberg	271 000 „
9. „ Unna nach Camen	962 000 „
10. „ Köln nach Grevenbroich.	3 475 000 „
b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln . .	6 804 000 „
II. zur Erweiterung des schmalspurigen Eisenbahnnetzes im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk	1 500 000 „
III. zur Betheiligung des Staats an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow durch Uebernahme von Aktien	113 000 „
insgesammt	37 287 000 *M.*

zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter Nr. I Littera a 1 bis 9 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Maassgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschl. aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen. Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmung obliegt oder auferlegt wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter I Littera a 4, 6, 7 und 8 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden, und zwar zum Betrage:

a) bei Nr. 4 (Beeskow-Königs-Wusterhausen) von	120 000 *M.*
b) „ „ 6 (Probstzella-Wallendorf) . . . „	750 000 „
c) „ „ 7 (Pattburg/Tingleff-Sonderburg) . „	500 000 „
d) „ „ 8 (Schieder-Blomberg) . . . . . „	280 000 „

§ 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. Zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I und II vorgesehenen Bauausführungen und der unter Nr. III vorgesehenen Betheiligung erforderlichen Mittel von 37 287 000 *M.*, die verfügbaren Restbestände der Baufonds der vormaligen Berlin-Stettiner, der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Hamburger Eisenbahn im Betrage von mindestens 2 200 000 *M.* zu verwenden, 2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages von höchstens 35 087 000 *M.* Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Aus der Begründung ist folgendes hervorzuheben:

Durch die Herstellung der im § 1 unter Nr. 1 des Gesetzentwurfs vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien soll die von den Interessenten dringend gewünschte und von den Provinzialbehörden warm befürwortete Erschliessung von verschiedenen mit Schienenverbindungen noch nicht bedachten Landestheilen herbeigeführt werden. Sämmtliche neue Bahnlinien sollen nach den für Nebeneisenbahnen bestehenden Bestimmungen mit der Maassgabe hergestellt werden, dass die unter Nr. 10 aufgeführte Linie von Köln nach Grevenbroich wegen ihrer über den örtlichen Verkehr hinausgehenden Bedeutung von vornherein in einer zum Vollbetrieb geeigneten Weise für alleinige Rechnung des Staats ausgeführt wird. Die Herstellung der einzelnen Bahnlinien ist wie bisher von einer angemessenen Betheiligung der Interessen abhängig gemacht worden.

Die Erfüllung der Bedingungen, unter welchen hiernach der staatsseitige Ausbau der geplanten Eisenbahnen gemäss den Bestimmungen im § 1 unter Littera A, B und C erfolgen soll, ist zwar noch nicht überall durch formelle Beschlüsse der betreffenden Kommunalverbände gesichert, es kann indess nach dem Ergebniss der eingeleiteten Verhandlungen erwartet werden, dass die Interessenten auch im vorliegenden Falle durch Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen die Ausführung der einzelnen Linien ermöglichen werden.

Die Bahnen Probstzella-Wallendorf (Nr. 6) und Schieder-Blomberg (Nr. 8) liegen durchweg in fremden Staatsgebieten. Wenn gleichwohl ihre Herstellung für Rechnung des Preussischen Staats vorgeschlagen wird, so ist dafür die Erwägung maassgebend gewesen, dass hierdurch auch wichtige diesseitige Interessen gefördert werden. Da überdies von Seiten der betheiligten fremden Regierungen neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens auch namhafte Baarzuschüsse zu den Baukosten zugesichert worden sind, so dürften Bedenken nicht vorliegen, den Bau dieser Bahnlinien auf diesseitige Kosten in Aussicht zu nehmen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Entwurf eines neuen alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses, gültig vom 1. Mai 1894 ab. Die geschäftsführende Verwaltung hat den am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen den Entwurf eines neuen — vom 1. Mai 1894 ab gültigen — alphabetisch und arithmetisch geordneten Fahrscheinverzeichnisses in je 2 Exemplaren zur Prüfung zugehen lassen.

Das Prüfungsergebniss ist unter Rückgabe je eines Exemplars dieser Drucksachen spätestens am 1. März d. J. Abends der geschäftsführenden Verwaltung mitzutheilen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 267 vom 1. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die vom 1. Mai 1894 ab gültigen neuen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 268 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend feste Decken und Bindetaue an Französischen Wagen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Anträge der Direktorenkonferenz bezüglich der Eisenbahnenquete.

Die diesjährige Nr. 10 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." veröffentlicht die vom K. K. Handelsministerium den Handels- und Gewerbekammern mitgetheilten Anträge der Direktorenkonferenz.

Der Bericht, mit welchem diese Anträge unterbreitet werden, schickt letzteren einige allgemeine Bemerkungen voraus, in welchen hervorgehoben wird, dass vielen Klagen der Handelswelt über die neuen transportrechtlichen Bestimmungen zahlreiche und gewichtige Erschwernisse gegenüberstehen, welche durch diese Bestimmungen für die Eisenbahnen geschaffen worden sind, und dass im grossen ganzen die Abweichungen des neuen von dem alten Rechte sehr zu Ungunsten der Eisenbahnen ausfallen. Es werden sodann die wesentlichsten Erschwernisse angeführt und sodann die Verbesserungsanträge formulirt und begründet, welche sich in solche auf materielle Aenderung und Ergänzung des Betriebsreglements, sowie in Verbesserungsanträge rein formeller Natur scheiden. Die wichtigsten der vorgeschlagenen materiellen Aenderungen sind folgende: Während gemäss § 30 Alinea 4 des Betriebsreglements (= § 30 des Vereins-Betriebsreglements) Geld, Kostbarkeiten und ähnliche hochwerthige Gegenstände von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen oder an deren Zulassung zur Beförderung Vorbehalte geknüpft werden können, ist die Mitführung solcher Gegenstände als Handgepäck besonderen Beschränkungen nicht unterworfen, wiewohl die Eisenbahnen in die Lage kommen können, auch für Handgepäck zu haften. Behufs angemessener Milderung dieser allfälligen Haftung, ferner zur Klarstellung dessen, dass die Eisenbahn keine Haftung für etwa von den Reisenden mitgeführte Gegenstände trifft, welche von der Beförderung als Handgepäck ausgeschlossen sind, wird die Aufnahme einer Bestimmung in das Reglement beantragt, wonach jede Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung von Handgepäck dann ausgeschlossen sein soll, wenn es sich um Gegenstände handelt, welche unter den § 50 des Betriebsreglements (= § 41 des Vereins-Betriebsreglements) fallen.

Es möge den Eisenbahnen gestattet werden, wie bei Frachtgütern, auch bei der Beförderung von Reisegepäck die Erklärung wegen mangelhafter Verpackung vom Aufgeber zu verlangen.

Die Eisenbahnen bedürfen eines Schutzes durch eine reglementarische Bestimmung gegen jene Schäden, welche für sie durch die Manipulation bei der Auf- und Abgabe, sowie während des Transports von Thieren oder anderer durch die Partei auf- und abzuladender Güter entstehen, und wird daher die Aufnahme einer derartigen Bestimmung in das Reglement beantragt. Die Bestimmung, wonach die Absender die von ihnen zu beladenden Wagen auch über das Ladegewicht bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen können, sofern eine Belastung über das Ladegewicht nach den besonderen Bestimmungen der Eisenbahn zulässig und nebst dem Ladegewicht auch die Tragfähigkeit an dem Wagen angeschrieben ist, wird von den Parteien so aufgefasst, als ob sie berechtigt wären, bis zur Tragfähigkeit zu beladen. Nachdem jedoch besondere „Bestimmungen" der Eisenbahnen, wie sie vorstehend vorausgesetzt sind, in betreff der Zulassung der Beladung über das Ladegewicht nicht bestehen und andererseits die meisten Güter während des Transports wesentlich an Gewicht zunehmen, wenn die Gewichtszunahme begünstigende Witterungseinflüsse eintreten, so entstehen, falls schon bei der Verladung in der Aufgabestation das Ladegewicht des Wagens überschritten wurde, häufig betriebsgefährliche Wagenüberlastungen und erscheinen Maassnahmen zur Hintanhaltung dieser um so dringender geboten, nachdem auf Grund erhobener Beschwerden die bisher bestandene Zusatzbestimmung, dass der Absender bei Einhaltung des zulässigen Maasses der Wagenbelastung auf die durch Witterungseinflüsse während des Transports eintretende Gewichtszunahme zu achten hat, eliminirt wurde.

Auch bei Wagenladungen soll es den Parteien freigestellt sein, als Empfangsbestätigung einen Aufnahmeschein zu verlangen. Diese Aufnahmescheine sollen nicht die rechtliche Bedeutung des Duplikatfrachtbriefes haben, sondern einer Empfangsbestätigung gleichstehen.

Die Eisenbahnen erblicken darin, dass die für sie ungünstigen Bestimmungen aus dem Internationalen Uebereinkommen in das interne Reglement übernommen wurden, hingegen bei der Regelung der Lieferfristen an den gegenüber dem Internationalen Uebereinkommen ungünstigeren Bestimmungen des Reglements festgehalten worden ist, eine um so auffälligere Härte, als es eine durch die Erfahrung bestätigte Thatsache ist, dass mit den betreffenden kürzeren Lieferfristen in vielen Fällen das Auslangen nicht gefunden werden kann. Es wird sohin die Bitte gestellt, auch für den internen Verkehr die Lieferfristen auf das Ausmaass des Internationalen Uebereinkommens zu erhöhen oder wenigstens bei der Bewilligung von Zuschlagsfristen den bahnseitigen Interessen ein weitergehendes Entgegenkommen zuzuwenden. Nach den Bestimmungen des § 68 (= § 57 des Vereins-Betriebsreglements) könnte, wenn Eilgut zwar innerhalb der reglementarischen Lieferfrist, nicht aber innerhalb der in Alinea 2 festgesetzten Fristen avisirt, bezw. zugeführt wurde, die Eisenbahn trotz Einhaltung der Lieferfrist civilrechtlich belangt werden. Eine solche Verschärfung der bahnseitigen Haftung kann wohl kaum beabsichtigt gewesen sein, weshalb beantragt wird, im Reglement zum Ausdruck zu bringen, dass die Eisenbahn, sofern sie ihrer Verpflichtung zur Avisirung, bezw. Zuführung nur überhaupt innerhalb der reglementarischen Lieferfrist Genüge geleistet, von jeder bezüglichen weiteren Haftung frei sein solle.

Die Anträge der Direktorenkonferenz wurden auch im Verein „Kommunikation", dessen Versammlung von Reichsrathsabgeordneten und Vertretern von Eisenbahnen besucht war, insofern abfällig besprochen, als aus den wohlmotivirten Anträgen gerade diejenigen herausgerissen wurden, welche nur nebensächlicher Natur sind und darthun sollten, dass auch in solchen unbedeutenderen Fragen das neue Betriebsreglement für die Bahnen sich ungünstiger gestaltet, als das alte.

Die Handelskammern und die Eisenbahnenquete.

Zwei Tage vor deren Eröffnung traten die Delegirten aller Oesterreichischen Handelskammern zur Berathung zusammen. Der Vorsitzende besprach die sattsam bekannten Beschwerden gegen das neue Betriebsreglement, worauf die Debattirung der von der Wiener Handelskammer dem Handelsministerium unterbreiteten Anträge erfolgte. Nach deren Annahme wurden die Berathungen auf die von der Eisenbahn-Direktorenkonferenz gefassten vorerwähnten Beschlüsse, dann auf die gegen das neue Betriebsreglement und dessen Durchführung gerichteten Beschwerden, sowie auch auf jene Beschwerdepunkte erstreckt, welche von der Eisenbahn-Direktorenkonferenz noch nicht in Berathung gezogen worden sind. Was die der Enquete vorliegenden Wünsche der Eisenbahnverwaltungen auf Abänderung des Betriebsreglements betrifft, wird seitens der Kammerdelegirten vorgeschlagen werden, dieselben den beiden Komitees des Staats-Eisenbahnrathes zur Behandlung zuzuweisen und die Eisenbahnverwaltungen zur Entsendung von Delegirten für diese Berathungen einzuladen.

Eröffnung der Eisenbahnenquete.

Am 29. Januar d. J. wurde die Eisenbahnenquete vom Handelsminister eröffnet. Derselbe begrüsste die Versammlung mit einer kurzen Ansprache, in welcher er der Hoffnung Ausdruck gab, dass die Verhandlungen zu der wünschenswerthen Verständigung über die den Gegenstand der Berathungen bildenden Beschwerdepunkte und Verbesserungsanträge führen werden. Nachdem er einige Zeit hindurch die Verhandlungen geleitet hatte, übergab er den Vorsitz dem Sektionschef Dr. v. Wittek. Die Verhandlungen, welche sich am Eröffnungstage begreiflicherweise nur in Allgemeinheiten bewegen konnten, werden voraussichtlich die ganze Woche in Anspruch nehmen. Schon der Verlauf dieser 1. Sitzung, in welcher eine versöhnliche Stimmung zu Tage trat, lässt hoffen, dass es gelingen werde, eine Verständigung über die zum Theil sehr weit auseinder gehenden Differenzen zwischen dem Standpunkte der Eisenbahnen und jenem der Geschäftswelt herbeizuführen. Die Vertreter der Handelskammern insbesondere bewiesen den Eisenbahnen gegenüber ein anerkennenswerthes

Entgegenkommen und es ist sehr wahrscheinlich, dass es wenigstens über die 4 Hauptpunkte der erhobenen Beschwerden, nämlich: die Routenvorschrift, die Verjährungsfrist, das Dispositionsrecht des Absenders, endlich den Frachtzuschlag bei Wagenüberlastungen, zu einer Einigung kommen werde. Das offiziöse „Fremdenbl." äussert sich über den zu gewärtigenden Verlauf diese Enquete wie folgt: Vor allem wird es sich bei dieser Enquete um Feststellung des prinzipiellen Standpunktes handeln, dass zwischen dem Berner Internationalen Uebereinkommen und dem internen Betriebsreglement kein logischer Zusammenhang besteht. Diese von mancher Seite als Argument gegen die Bestrebungen der Geschäftswelt grossgezogene und mit Vorliebe herbeigeholte Illusion muss vor allem gründlich zerstört werden, dann erst kann das Material der Enquete selbst, die 52 Beschwerdepunkte der Transportgeber und die diesbezüglichen Entschliessungen der Eisenbahnen, zusammengefasst in dem Berichte der Direktorenkonferenz und dem Handelsministerium am 22. November 1893 überreicht, in Berathung gezogen werden. Die Enquete wird jene Punkte der Besprechung unterziehen, welche heute die Befugnisse der Eisenbahnen auf die Transportgeber überwälzen (mangelnde Kenntniss der Beamten bezüglich der Routenvorschriften, der Tarifbemessungen, Nichtbeistellung der nöthigen Wagentypen, Mangel von Brückenwaagen) und wird auf die wörtliche Aufnahme jenes Passus des Deutschen Betriebsreglements dringen, welcher vorschreibt, dass die Eisenbahnen verpflichtet sind, dem Transportgeber das Gut stets auf der kürzesten Route und zum billigsten Tarife zu befördern. Die Enquete wird alle jene Punkte des Betriebsreglements zu prüfen haben, welche die Kalkulation des Geschäftsmannes verhindern oder illusorisch machen, und endlich jene Punkte, welche die Transportbedingungen der einen Reichshälfte zu Ungunsten der anderen verschieben. Es lässt sich wohl nicht bezweifeln, dass die Geschäftswelt und ihre Vertreter in der Enquete von dem festen Willen beseelt sind, nicht nur den Wünschen ihrer Kommittenten Rechnung zu tragen, sondern dass sie es auch vermeiden werden, den berechtigten Interessen der Eisenbahnen irgendwie nahezutreten. Vor allem mögen sich aber sämmtliche Mitglieder der Enquete gegenwärtig halten, dass nur in gemeinsamer Arbeit die Möglichkeit des Erfolges liegt. Den Beschlüssen der Enquete werden noch Verhandlungen mit der Ungarischen und der Deutschen Regierung folgen müssen und hier wird die intensive wohlwollende Intervention der Regierung zum Ausdruck zu gelangen haben.

Die Erweiterung des Bahnhofes in Eger.

Das „R.-G.-Bl." vom 24. Januar d. J. publizirt das Gesetz über die Veräusserung mehrerer in der Steuergemeinde Eger gelegenen, zur Erweiterung des dortigen Bahnhofes benöthigten Objekte des unbeweglichen Staatseigenthums. Die Regierung wird ermächtigt, die in dem Gesetze bezeichneten Grundstücke an die aus den Verwaltungen der in den Bahnhof Eger einmündenden Bahnen gebildeten Bahnhofgemeinschaft um den Preis von 42 000 fl. Oe. W. zu überlassen. Dieses Gesetz ist auch im „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 11 abgedruckt.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt:

a) dem Dr. Eugen Geiringer, Ingenieur in Triest, für eine Lokalbahn mit gemischtem Betriebssystem von Scorcola auf das Plateau von Opcina als Fortsetzung der Linie der projektirten Drahtseilbahn von Triest nach Scorcola;

b) dem Dr. Karl Freiherrn v. Offermann, Landesadvokaten in Brünn, für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wsetin der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Gross-Karlowitz;

c) dem Ingenieur Federico Keszler in Graz für eine Dampftrambahn von Graz nach Radegund mit einer eventuellen Abzweigung nach Weiz und für eine Drahtseil- eventuell Zahnradbahn von Radegund auf das Plateau des Schöckls.

Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ungarische Staatsbahnen. Am 18. Januar d. J. ist die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet gewesene, zwischen den Stationen Püspök-Ladány und Saáp gelegene Haltestelle Báránd zu einer für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr dienenden Station umgestaltet worden. Auf- und Abgabe von lebenden Thieren und sonstigen Gütern, zu deren Auf- und Abladen besondere Einrichtungen erforderlich sind, findet jedoch in der genannten Station nicht statt.

Ferner ist die an der Linie Tövis-Predeal zwischen den Stationen Erzsébetváros und Segesvár gelegene Station Dános, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, am 20. Januar d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden.

Die an der Linie Budapest-Zimony zwischen den Stationen Fülöpszállás und Czengöd gelegene Ausweiche Puszta Szent Imre, welche bisher für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, ist zu einer einfachen Haltestelle umgeändert worden. Eil- und Frachtgüter werden auf der Haltestelle nicht mehr zur Beförderung angenommen, dieselbe wird vielmehr nur noch dem Personen- und Gepäckverkehre dienen.

Einheitliches Formular für die Abfassung der Schleppbahnverträge.

Den Oesterreichischen Privatbahnen wurde schon im Jahre 1891 von der K. K. Generalinspektion eine thunlichste Konformität bei der Erstellung der Schleppbahnverträge mit dem Beifügen empfohlen, das bei den K. K. Staatsbahnen in Gebrauch stehende Formular zu verwenden, weil dasselbe ein Kompendium aller rücksichtlich des Baues und Betriebes der Industrie- und Schleppgeleisanlagen in Betracht kommenden Bestimmungen bildet. Eventuell wurde als Alternative die Zweitheilung des Vertragsinhaltes durch Trennung der besonderen Bestimmungen von den allgemeinen Bedingnissen empfohlen. Die Mehrzahl der Bahnen hat sich für die Annahme des Formulares der K. K. Staatsbahnen und nur wenige haben sich für die Zweitheilung entschieden. Nur 3 Bahnen konnten sich für keine der beiden Alternativen entscheiden und haben das Ersuchen gestellt, bei der bisherigen Uebung bleiben zu dürfen.

Nachtrag III zum Tarife Theil I.

Die K. K. Generalinspektion hat diejenigen, in der vorjährigen Eisenbahndirektoren-Konferenz gefassten Beschlüsse, soweit sie ein Entgegenkommen der Bahnverwaltungen gegenüber den Wünschen der Transportgeber darstellen, zur Kenntniss genommen, welche durch Aenderungen, bezw. Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement durchgeführt wurden. Dieselben wurden als Nachtrag III zum gemeinsamen Tarife Theil I der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen herausgegeben.

Zugverspätungen im Monat Dezember 1893.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 213; bei den Personenzügen über 20 Minuten 746; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 95; im ganzen 1 054. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und ungewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 113.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Dezember 1893.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 4 963 100 fl.
für 1 km 661 fl. (+ 65 089 fl., für 1 km + 9 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 956 012 „
für 1 km 683 fl. (+ 74 388 fl., für 1 km + 52 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 685 752 „
für 1 km 184 fl. (+ 125 022 fl., für 1 km + 20 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 6 604 864 fl.
für 1 km 526 fl. (+ 264 499 fl., für 1 km + 8 fl.).

Im Jahre 1893 haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	75 892 687 fl.	(+ 3 710 686 fl.),	für 1 km	10 109 fl.	(+ 494 fl.)
b)	13 559 960 „	(+ 395 991 „),	„ 1 „	9 686 „	(+ 283 „)
c)	7 954 224 „	(+ 1 075 963 „),	„ 1 „	2 288 „	(+ 202 „)

zus. 97 406 871 fl. (+ 5 182 640 fl.).

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen betrugen für das Jahr 1893 7 917 fl., d. i. + 310 fl. gegen das Vorjahr.

Die Kapitalserhöhung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Im Nachhange zu der unter dieser Ueberschrift in Nr. 8 S. 70 d. Ztg. gebrachten Notiz wird folgende Bekanntgabe der Wiener Börsenkammer nachgetragen: 1. Die Aktien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sind vom Morgengeschäfte des 23. Januar d. J. (nach der Versorgung) ex Bezugsrecht zu handeln. 2. Vom 1. d. Mts. angefangen versteht sich die Notiz im amtlichen Kursblatt für auf 500 fl. Oe. W. Nominale lautende Aktien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und sind vom 6. d. Mts. angefangen nur solche im Börsenverkehre lieferbar. Ein Bör-

senschluss in diesen Aktien beträgt wie bisher 5 Stück und sind dieselben unverändert mit 5 % Zinsen, derzeit vom 1. Januar 1893 laufend, zu handeln. Bei Zeit- und Kostgeschäften ist in betreff der für die laufenden Zinsen sich ergebenden Differenz und in Ansehung der Ausübung des Bezugsrechtes nach § 9, bezw. § 10 der Bedingungen für den Handel in Effekten, Devisen und Valuten vorzugehen.

Die Prioritäten der Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Die Wiener Börsenkammer verlautbart, dass (infolge der in Nr. 8 S. 70 d. Ztg. mitgetheilten Umwandlung) vom 27. Januar d. J. ab die Notirung der mit jährlich 3 % in Halbjahrsterminen am 2. Januar und 1. Juli verzinslichen Schuldverschreibungen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn à 200, 2 000 und 10 000 Kronen oder 100, 1 000, 5 000 fl. Oe. W. der Prioritätsanleihe, Emission 1893, per Nominale 51 200 000 Kronen oder 25 600 000 fl. Oe. W. im amtlichen Kursblatte der Wiener Börse erfolgt. Im Börsenverkehre sind diese Schuldverschreibungen in Schlüssen zu 10 000 Kronen oder 5 000 fl. mit 3 % Zinsen, derzeit vom 1. Januar d. J. laufend zu handeln und sind alle Appoints gleichmässig lieferbar.

Die 4,5 % Schuldverschreibungen der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Amtlich wird kundgemacht, dass die Einlösung sämmtlicher bisher nicht rückgezahlten, bei der ausserordentlichen Ziehung am 26. Juni 1893 zur Einlösung per 27. Dezember 1893 verloosten gesellschaftlichen 4,5 % Schuldverschreibungen, Emission 1885, bei den Zahlstellen mit 5 Februar 1894 geschlossen und sohin die gerichtliche Hinterlegung der bezüglichen Beträge eingeleitet wird.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Spekulation interessirte sich zumeist für Bahnaktien, welche fast insgesammt zu höheren Kursen aus dem Markt genommen wurden. So notiren: Nordwestbahn 224,20, Elbethalbahn 245, Staatsbahn 313, Südbahn 109,50, Böhmische Westbahn 382 und Lemberg-Czernowitzer Bahn 263.50, während Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2920) infolge von Realisirungen matter blieb. Auch die Prioritäten zeigten durchschnittlich eine Besserung, welche besonders bei denen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn hervortrat, deren 3 % à 500 Frcs. mit 212 und deren 4 % des Ergänzungsnetzes vom Jahre 1883 mit 202,50 notirten.

Berichtigung.

In dem in Nr. 8 S. 71 d. Ztg. abgedruckten Bericht über die diesjährige Sitzung des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens soll es im ersten Satze heissen: Der Präsident besprach in längerer Rede die bisherigen unzureichenden und unbefriedigenden Ergebnisse auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens (statt des Vereins).

Aus Russland.

Moskau-Kasaner Eisenbahn.

Die Eröffnung des Personenverkehrs auf der Moskau-Kasaner Eisenbahn, worüber wir kürzlich berichteten, bringt für die Kasaner zur Zeit noch wenig Freuden. Der Bahnhof für die Stadt Kasan liegt jenseit der Wolga, 32 Werst von der Stadt, und die Eisenbahnfahrt von diesem Bahnhof bis Moskau dauert 60 Stunden und kostet in der III. Klasse über 12 R. Die Moskausche Post trifft jetzt in Kasan bei der Eisenbahnbeförderung erst am 4. Tage ein, während sie im Sommer bei der Dampfschiffverbindung auf der Wolga am 3. Tage eintraf. Im Laufe des Frühlings werden sich natürlich mit der Vollendung der genannten Linie diese Verhältnisse wesentlich ändern, namentlich sobald die Brücke über die Wolga fertig sein wird. Aber auch schon gegenwärtig darf der Verkehr, wie er sich augenblicklich im Winter abwickelt, als ein Fortschritt angesehen werden, denn er ermöglicht immerhin eine Abkürzung der Reisedauer um etwa 100 %, was trotz allem gewiss ein Fortschritt ist, ganz abgesehen davon, dass eine Schlittenfahrt unter allen Umständen, wenn dieselbe 5—6 Tage dauert, schwerlich einer Eisenbahnfahrt von etwa 60 Stunden von einem Kenner Russischer Reisebequemlichkeiten vorgezogen werden wird.

Enquete, betreffend die Kohlennoth.

Zu Ende des abgelaufenen Jahres und bis in die neueste Zeit hat in Russland die Versorgung der Eisenbahnen, Fabriken und Städte mit Steinkohlen nicht geringe Sorgen gemacht Und diese Sorgen steigerten sich nicht unbedenklich beim Ausblicke in die Zukunft, für die man eine Kohlenkrisis schon vorauszusagen sich berechtigt hielt. Die Staatsregierung trat unter solchen Umständen der Frage näher, setzte eine Kommission nieder, welche die Aufgabe erhielt die Frage zu prüfen wo die Ursache zu der Kalamität zu suchen sei: in geringerer Produktion der Kohlenbergwerke, oder in der nicht ausreichenden Transportfähigkeit der Bahnen, oder etwa in einem unerwartet schnell angewachsenen Bedarf an Kohlen seitens der Industrie usw.

Die Kommission beim Domänenministerium hat nun festgestellt, dass der Pressalarm über die Kohlenkrisis im Süden stark übertrieben ist. Die Befürchtungen über eine drohende Kohlenkrisis sind wesentlich deshalb entstanden, weil die Kohlenausbeute zeitweilig in den Monaten September und Oktober des verflossenen Jahres etwas zurückging, während gleichzeitig der Kohlenbedarf der Eisenbahnen und der Industrien in den ersten 2 Monaten des Jahres etwa 14 Millionen Pud mehr betrug als 1892 und auch an Naphtaheizung etwa 30 Millionen Pud Naphtarückstände mehr erforderlich waren. Die Sachlage führte natürlich zu einem zeitweisen starken Anziehen der Kohlenpreise. Das Gesetz über den Forstschutz, das die Eisenbahnen und die Industrien vielfach veranlasste, von der Holz- zur Kohlenfeuerung überzugehen, veranlasste im wesentlichen die gesteigerte Nachfrage nach Kohlen, während andererseits die Kohlenwerke weniger Arbeiter zur Verfügung hatten, da die reiche Ernte des Jahres 1893 in der Landwirthschaft Arbeit genug bot. Die Rückstände belaufen sich auf mehr als 15 Millionen Pud. Dazu kommt, dass die südlichen Städte dringend Heizmaterials bedürfen.

Die Konferenz beschloss, Kohlen aus anderen Revieren heranzuziehen und zwar durch Ermässigung des Frachtpreises auf den von dem Moskauschen und dem Dombrowabassin nach Süden führenden Bahnen. Dadurch würde der Süden von Norden und Westen mit Kohlen versorgt. Ausserdem soll der Transport von Naphtarückständen von Baku über Petrowsk billiger gestellt werden. Ferner soll es, falls im Süden das Heizmaterial hoch im Preise steht, den Städten erlaubt werden, ein gewisses Quantum Kohle aus dem Auslande kommen zu lassen, für welches ihnen der Zoll zurückerstattet würde.

Schliesslich wurde eine Reihe von Maassregeln, die allmählich auf dem Wege der Gesetzgebung getroffen werden sollen, beantragt:

„1. Die Erhöhung der Transport- und Betriebsfähigkeit der Eisenbahnen.

2. Die Anschaffung eines besonderen Wagen- und Lokomotivenparks für die Kohlenindustrie.

3. Die Sicherstellung der Arbeitskraft durch ansässige Grubenarbeiter. Zu diesem Zweck sollen den Arbeitern durch Expropriationen Landstücke zur Verfügung gestellt und Mittel zur Einrichtung ihrer Wirthschaft geboten werden. Die Sorge um die Sesshaftmachung der Arbeiter wird den Kohlenindustriellen überlassen.

4. Die Expropriation von Landstücken bei den Eisenbahnstationen (im Rayon der Kohlenindustrie) zu Kohlenniederlagen.

5. Die Erleichterung des Baues von Zufuhrbahnen von den Gruben zu den Hauptbahnen.

6. Der Bau von Eisenbahnen, die vom Donezbassin nach Norden führen.

7. Die Herausgabe eines Gesetzes gegen die räuberische Ausbeutung der unterirdischen Reichthümer, namentlich der Steinkohle."

Leider erfährt man aber nicht, wie sich ziffermässig die Ausbeute der Kohlenindustrie im abgelaufenen Jahre 1893 gestellt hat, in dieser Beziehung muss man sich mit den Angaben für frühere Jahre begnügen und zwar theilt das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hierüber mit, dass die Kohlengewinnung aus allen Russischen Kohlenbassins, die 1870 nur 42 Millionen Pud betrug, 1875 schon 104 Millionen Pud ausmachte. 1880 200 Millionen Pud, 1885 260 Millionen Pud, 1890 367 Millionen Pud, 1891 380 Millionen Pud, 1892 422 Millionen Pud. Ausländische Kohle wurde 1892 101 Millionen Pud eingeführt und zwar hauptsächlich für die Bedürfnisse von Fabriken in St. Petersburg, Reval, Narva, Libau, Riga, während für Eisenbahnzwecke nur etwa 10 Millionen Pud ausländischer Kohle zur Verwendung kamen.

Die Hauptausfuhr von Kohle erfolgte aus dem Donezbassin: 159 Millionen Pud (1891 134 und 1890 117 Millionen Pud); die Eisenbahnen brauchten von der Donezkohle 56 Millionen Pud, die metallurgischen Fabriken 30 Millionen Pud, die Zuckerfabriken 11,5 Millionen Pud, Dampfschifffahrt-Gesellschaften 7,5 Millionen Pud, Gasfabriken 3 Millionen Pud usw.

Um nun aber auch vorübergehende Krisen in der Kohlenindustrie unmöglich zu machen, hat eine beim Domänenministerium zusammengetretene Kommission sich dahin ausgesprochen, dass bis zum 1. Mai d. J. die Einfuhr ausländischer Kohle bis zu 5 Millionen Pud nach den Häfen des Schwarzen und des Asowschen Meeres zur Ergänzung der Vorräthe der Eisenbahnen und der städtischen Kohlenlager zollfrei gestattet werde. Weiter soll bis zum Jahre 1896 die Transportfähigkeit der Donez-, der Jekaterinen- und Asower

Bahn bedeutend verstärkt werden, die Kohlenindustriellen sollen besondere Vergünstigungen erhalten, um sie zu veranlassen, sich eigene Wagenparks anzuschaffen, in dem Kohlenrayon soll eine Reihe von Zufuhrwegen zu den Eisenbahnen erbaut werden.

Aus allen diesen Auslassungen der Berichterstatter scheint denn doch ziemlich unverkennbar hervorzugehen, dass es an irgend einem Punkt „etwas faul im Staate Dänemark" ist, und zwar scheint abermals die Transportfähigkeit der Bahnen stark zu sinken, was auch aus dem Umstande deutlich hervorgeht, dass ausser Steinkohlen auch Naphtarückstände fehlten, die sich in Russland einer fortgehend wachsenden Verwendung auf den Eisenbahnen und in industriellen Unternehmungen erfreuen. Nun ist ja eben zur Genüge bekannt, dass die Naphtaindustrie unter einer Ueberproduktion im Jahre 1893 schwer gelitten hat, mithin an verkauffähigem Material es nicht gemangelt haben wird, wenn trotzdem gegen 30 Millionen Pud Naphtarückstände fehlten, so kann das nur eine Folge dessen gewesen sein, dass die betheiligten Bahnen nicht die Möglichkeit gehabt haben, die Rückstände an die Konsumtionsplätze zu schaffen. Uebrigens beschäftigt sich ja auch der erste Punkt der Kommissionsvorschläge gerade mit der Erhöhung der Transportfähigkeit der Bahnen, so dass die vordargelegte Auffassung der Meinung der Regierungskommission zu entsprechen scheint.

Die schlimmste Folge dieser vorhanden gewesenen oder auch nur befürchteten Krisis wird sich aber wahrscheinlich an den Beständen der Wälder bemerkbar machen, da Eisenbahnen und Industrien theilweise wohl wieder in der Holzheizung Sicherung ihrer Betriebe suchen werden, was für Russland in vielfacher Beziehung nicht unbedenklich ist.

Projektirte Eisenbahn zwischen Dwina und Wolga.

Der Gouverneur von Archangel hat dem Finanzminister eine Denkschrift überreicht betreffs der Nothwendigkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Dwina- und dem Wolga-Kamabassin. Die Frage wird dort in einer besonderen Kommission geprüft und dann dem Ministerium der Verkehrsanstalten übergeben werden.

Verbindung der Südwest- mit der Fastower Bahn.

Zwischen den Südwestbahnen und der Fastower Eisenbahn wird bei der Station Fastow ein Verbindungsstrang hergestellt; die unbedeutenden Kosten hierfür (etwa 23 000 R.) werden von beiden Eisenbahnen zu gleichen Theilen getragen.

Riga-Pleskauer Eisenbahn: Neue Haltestelle.

Auf der Riga-Pleskauer Eisenbahn ist die Haltestelle Karolen für den Personenverkehr eröffnet worden.

Vermehrung der Frauenabtheile.

Auf Verfügung des Ministeriums der Verkehrsanstalten soll in den Personenwagen die Zahl der Abtheilungen für Damen wesentlich vermehrt werden. Die Bänke nicht nur in den Damenabtheilungen der Wagen II. Klasse, sondern auch in denen III. Klasse müssen bequemer eingerichtet und der Raum selbst muss mit Vorrichtungen zum Händewaschen versehen sein. Ausserdem ist beschlossen worden, Abtheilungen für Raucherinnen einzurichten. Die ministerielle Vorschrift bezieht sich auf sämmtliche Bahnen des Reichs.

Zulassung von Privatwagen in den Eisenbahnzügen.

Die St. Petersburger Presse weiss zu berichten, dass gegenwärtig eine für die Handelswelt wichtige Frage der Berathung im Verkehrsministerium unterliegt. Sie betrifft die Ausarbeitung einer gesetzlichen Grundlage, auf welche hin es Privatpersonen frei stehen soll, ihre eigenen Wagen in die Züge einzustellen. Zwar gibt es gegenwärtig auf den Eisenbahnen Privatwagen zum Transport von Petroleum, Spiritus, Fleisch, Bier usw., allein die Verwendung derselben ist ebensowohl mit grossen Kosten wie mit zahlreichen Umständlichkeiten verknüpft, die zu vereinfachen das Verkehrsministerium offenbar bestrebt ist, so dass es auch den Produzenten anderer Bedarfsartikel (Molkereiprodukte, Gemüse usw.) möglich wird, sich eigener Wagen zu bedienen.

Aus Belgien.

Die Belgischen Staatsbahnen im Jahre 1892.

Bei einer Ausdehnung des Staatsbahnnetzes von 3 249 Kilometern am 31. Dezember 1892 stand ihm ein Fahrpark von 2 091 Lokomotiven, 1 287 Tendern, 2 841 Personenwagen, 577 Gepäck- und 43 710 Güterwagen zur Verfügung. Der Verkehr spielte sich auf 916 Stationen, Haltestellen und Haltepunkten ab und wird von 6 482 Beamten, 1 435 Anwärtern, 34 146 ständigen Arbeitern und 818 Aushilfsarbeitern versehen. Der Eisenbahnminister Vandenpeereboom verfügt also über 42 881 Eisenbahnbedienstete und man hat mit Rücksicht darauf, dass ihm auch die Post- und Telegraphenbeamten unterstehen, scherzhaft bemerkt, dass er ein grösseres Heer befehlige als der Kriegsminister. Die Verkehrsleistung betrug im Berichtsjahre 23 099 048 Personenzugkm (gegen 22 929 544 in 1891), 16 852 717 (16 919 999) Güterzugkm, 169 042 713 (167 267 274) Personenwagenkm und 286 577 911 (288 340 074) Güterwagenkm; durchschnittlich bestand jeder Personenzug aus 7,51 (7,48), jeder Güterzug aus 17,46 (17,02) Wagen. Die Leistung im Personenverkehr ist also gestiegen, diejenige im Güterverkehr zurückgegangen; zugleich zeigt sich das Bemühen, die Zugkraft stärker auszunutzen und die Züge länger zu machen, doch ist dieses Bemühen nach Lage der Dinge im Güterverkehr mehr als im Personenverkehr von Erfolg gekrönt. Bei der Ausnutzung der Personenwagen steht die II. Wagenklasse obenan; denn bei ihr wurden von den angebotenen Plätzen in Schnellzügen 48,04 %, in Personenzügen 24,78 % besetzt. In der I. Klasse betrug die Ausnutzung dagegen nur 35,95 bezw. 10,87 % und in der III. 18,54 bezw. 24,33 %. Es zeigt sich also auch hier die bekannte Erscheinung, dass bei den Schnellzügen die oberen Klassen, bei den Personenzügen dagegen die III. Klasse bevorzugt wird; durchschnittlich wurden von allen angebotenen Plätzen 25,18 % benutzt. Der zur Beförderung der Sonntagsruhe eingerichtete Ausfall der Güterzüge an Sonntagen ist im Berichtsjahre weiter ausgedehnt worden; während im Jahre 1891 von 1 621 Zügen (56 920 Zugkm) 1 442 Züge mit 48 838 Zugkilometern ausfielen, wurden 1892 während der am wenigsten verkehrsreichen Zeit vom 1. März bis 15. September von 1 639 Zügen (56 885 Zugkm) 1 504 Züge mit 47 602 Zugkm eingestellt. Befördert wurden 68 515 978 Personen und 26 029 140 t Güter. Durch Entgleisungen und Zugzusammenstösse ereigneten sich 145 Zugunfälle, durch welche 2 Personen getödtet und 111 verletzt wurden; ausserdem wurden 57 Reisende, 814 Bedienstete und 82 andere Personen das Opfer ihrer eigenen Unvorsichtigkeit, sodass im ganzen 104 Personen getödtet und 962 verletzt wurden, also im ganzen 1 066 Personen durch die Eisenbahn an ihrem Leben oder ihrer Gesundheit Einbusse litten. Um die Folgen solcher Verletzungen auf der Eisenbahn möglichst abzuschwächen, ist auch im Berichtsjahre mit der Neuordnung des Rettungsdienstes fortgefahren worden, sodass jetzt jeder Personen befördernde Zug, sämmtliche Werkstätten, Stationen, Haltestellen und Haltepunkte mit Rettungskästen, die den Fortschritten der Wundheilkunde entsprechend ausgestattet wurden, versehen sind.

Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 46 343 225 Francs, aus dem Gepäckverkehr 1 239 631 Frcs., aus dem Stückgutverkehr 6 188 880 Frcs., aus dem Wagenladungsverkehr 78 290 858 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 9 187 874 Frcs. (darunter für Bahnsteigkarten 555 546 Frcs.), im ganzen also 141 250 468 Frcs. Ein Rückgang, der sich bei den Gesammteinnahmen mit rund 2 000 000 Frcs. bemerkbar macht, wurde hauptsächlich durch den Wagenladungsverkehr und die verschiedenen Quellen veranlasst. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 84 212 670 Frcs. oder 60 % der Einnahme; es verblieb also ein Ueberschuss von 57 037 798 Frcs. Das in dem Staatsbahnnetz angelegte Kapital berechnete sich am 31. Dezember 1892 auf 1 370 184 584 Frcs., es verzinste sich also mit mehr als 4 %, während sich die Belgische Staatsschuld zu diesem Zeitpunkt auf 2 146 821 173 Frcs. belief, aber nur 3,5 und 3 % Zinsen trug. Unter Zugrundelegung eines Zinsfusses von 3,5 % würde sich aber der Handelswerth des Staatsbahnnetzes, nach dem Ueberschuss von 1892 berechnet, auf wenigstens 1,5 Milliarden Francs belaufen; hierzu würden noch die Privatbahnen kommen, deren Konzessionen in durchschnittlich 50 Jahren ablaufen. Die Belgische Staatsschuld findet also zu grossem Theile ihr Gegengewicht in dem Eisenbahnbesitz des Staates.

Brüsseler Strassenbahnen.

Die „Société des tramways bruxellois" hat mit der Union Elektrizitätsgesellschaft in Berlin einen Vertrag wegen Einrichtung des elektrischen Betriebes auf ihren beiden Linien Stephanieplatz-Uccle und Nordbahnhof-Südbahnhof (zusammen 9 km) abgeschlossen. Die erste Linie ist abgesehen von einer kurzen Strecke zweigeleisig und hat auf einer Länge von 1,2 Kilometer eine Höchststeigung von 46 mm auf 1 m; die zweite Linie ist ganz zweigeleisig und hat auf einer Länge von 0,6 Kilometer eine Höchststeigung von 48 mm. Die Stromzuführung erfolgt wie in Bremen nach der Einrichtung Thomson-Houston durch oberirdische Leitung. Um eine gute Leitungsfähigkeit zu sichern, werden die Schienen mit allen Laschenverbindungen durch verzinnte Kupferdrähte von 8 mm Durchmesser vereinigt und ausserdem die Schienenreihen alle 100 m durch verzinnte Kupferkreuze in Verbindung gesetzt. Die Wagenkasten erfahren, abgesehen von der elektrischen Beleuchtung, die durch 5 Lampen von 16 Kerzen erfolgt, keine Veränderung; jeder Wagen hat wie früher seinen Führer und Schaffner. Die elektrische Kraftstation befindet sich in der

Brogniezstrasse; der Strom wird durch 5 Kraftmaschinen (Dynamos) von je 100 Kilowatts geliefert, jede Kraftmaschine wird durch eine zweicylindrige Dampfmaschine von 160 Pferdekräften (Bauart Mac Intosch und Seymour) getrieben.

Elektrische Untergrundbahn in Brüssel.

Müllender, Vizekonsul der Vereinigten Staaten in Lüttich, beabsichtigt im Vereine mit dem Ingenieur J. H. Greathead, dem Erbauer des Tunnels der „City and South London railway company", nach dem Vorbilde dieser Bahn auch in Brüssel eine elektrische Untergrundbahn herzustellen. Die Bahn soll 15 bis 50 m tief in einer mächtigen, wasserdichten Thonbank zu liegen kommen, sodass jede Beeinträchtigung der Gas- und Wasserleitungsröhren vermieden wird; der Zugang würde durch Fahrstühle vermittelt werden. Die Bahn, welche 11 Stationen erhalten soll, geht vom Nordbahnhof aus und führt unter dem Centralboulevard nach dem Südbahnhof, folgt den Aussenboulevards unter dem Haler, Luisen- und Namürer Thor bis zum Luxemburger Bahnhof und kehrt unter dem Saint Josseplatz, Surlet de Chokierplatz, Schaerbeeker Thor und Boulevard des botanischen Gartens nach dem Nordbahnhof zurück. Eine zweite Linie führt von der Börse unter dem Saint Hubert Hallengang und dem Königsplatz nach dem Namürer Thor; später soll der Ring unter den Aussenboulevards nach dem Genter Thor fortgesetzt werden. Der Tunnel, der elektrisch beleuchtet wird, soll doppelt sein, sodass, da weder Staub noch Rauch bei dem elektrischen Betriebe entsteht, durch die Züge eine regelmässige und ständige Lüftung erfolgt. Beim Luxemburger Bahnhof wird eine elektrische Kraftstation angelegt, welche eine Triebkraft von 2400 Pferdekräften zu liefern hat. In jeder Richtung verkehren alle $2^1/_2$ Minuten Züge, die mit einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkm fahren, aus einer Lokomotive und 2 Wagen bestehen und in jedem Wagen 30 Fahrgäste befördern können. Der Fahrpreis beträgt 30 Cts. in I. und 20 Cts. in II. Klasse; auch sollen unpersönliche Zeitkarten für ein Jahr zum Preise von 125 bezw. 100 Francs ausgegeben werden. Nach dem Anschlage würden durchschnittlich 5 Reisende in I. und 19 in II. Klasse auf jeden Zug genügen, um das Anlagekapital angemessen zu verzinsen.

Abgesehen hiervon hat der Ingenieur Gilon in Lüttich dem Brüsseler Gemeinderath den Entwurf für eine Untergrundbahn unterbreitet, über den diese Versammlung am 11. Januar d. J. ein günstiges Gutachten abgegeben hat. Nach diesem Entwurf soll die Bahn von der Madeleine- und Putteriestrassenecke ausgehen und in Ixelles an der Bastionstrasse hinter dem Brouckèrebrunnen endigen. Der gemauerte Tunnel erhält eine Breite von 10 m; die Zugförderung erfolgt durch ein Stahldrahtseil von 6,222 kg Gewicht. Jeder Wagen befördert 60 Personen mit einer Geschwindigkeit von 3,60 m in der Sekunde (12,96 Stundenkm). Die Gesammtkosten der Bahn, welche ausser an den Endpunkten unter dem Königsplatz eine Station erhält, sind auf 3000000 Frcs. veranschlagt (vergl. Nr. 96, S. 914 Jahrg. 1893 d. Ztg.).

Zur Begutachtung der in Nr. 96 S. 914 Jahrg. 1893 d. Ztg. erwähnten 4 Eisenbahnentwürfe für die Verbindung der Oberund Unterstadt von Brüssel hat der Minister der öffentlichen Arbeiten de Bruye auf Grund des Königlichen Erlasses vom 10. September 1875 einen Ausschuss eingesetzt, der im Gebäude der Provinzialregierung in öffentlicher Sitzung tagen soll. Den Vorsitz führt Dustie, Mitglied der ständigen Abordnung von Brabant; Mitglieder sind: Monnoyer, Provinzialrath; Wynand-Janssens, Architekt in Brüssel; Besme, Strasseninspektor der Vorstädte und Cornélis-Lebègue, Verlagsbuchhändler in Brüssel.

Anschluss der Staatsbahn an den Brüsseler Seehafen.

Die schwierige Frage des Anschlusses der Staatsbahnen an den in Aussicht genommenen Brüsseler Seehafen ist nach Mittheilung des „Moniteur des chemins de fer" auf Grund von Untersuchungen der Oberingenieure Van Mierlo und De Paepe seitens der Staatsbahnverwaltung in folgender Weise gelöst worden: Das doppelgeleisige Anschlussgeleis verlässt den Bahnkörper der Hafengeleise in einer Höhe von 17,80 m über dem Meere und führt mit einer Steigung von 5 mm auf 1 m bis zu einem gegenüber der Marie Christinestrasse gelegenen, 100 m von der Laekener Gabelung entfernten Punkte der Gürtelbahn, die hier 26,57 m über dem Meere liegt. Die Abzweigung des Anschlusses von den Hafengeleisen erfolgt durch eine 1,058 km lange Krümmung von 340 m Halbmesser, die sich in einer geraden Strecke von 0,696 km Länge fortsetzt. Das Anschlussgeleis liegt vollständig im Einschnitt und hat nirgends einen Strassenübergang in Schienenhöhe.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Die Gesellschaft der Nebenbahn nach la Petite Espinette hat mit der Union Elektrizitätsgesellschaft in Berlin einen Vertrag wegen Einrichtung des elektrischen Betriebes auf ihrer 10 km langen eingeleisigen Strecke nach la Petite Espinette abgeschlossen, da diese ungünstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse hat. Die Stromzuführung erfolgt durch oberirdische Leitung. Die im Heizhaus zu Cureghem eingerichtete Kraftstation wird mit zwei Kraftmaschinen von 90 Kilowatts ausgestattet und soll im Sommer einen Verkehr von 60 Zügen, im Winter einen solchen von 45 Zügen in beiden Richtungen gestatten.

Stationseröffnungen.

1. In Charleroi ist an der Sambre unter dem Namen „Charleroi (Transbordement)" ein Wasserumschlags-Bahnhof für Wagenladungen eröffnet worden.

2. Zwischen den Stationen Lierre und Nylen ist am 4. Januar d. J. versuchsweise der Personen-Haltepunkt Kissel eröffnet worden.

Antwerpener Strassenbahnen.

Zum 23. Dezember 1893 war die abgelaufene Konzession der Antwerpener Strassenbahnen vom Minister der öffentlichen Arbeiten von neuem ausgeschrieben; abgesehen von einem ungültigen waren 9 Angebote eingegangen, welche sich zur Zahlung einer Pacht zwischen 14 und 26 % der Betriebseinnahmen erboten, darunter war die Stadt Antwerpen selbst an erster Stelle mit 22 %. Noch in letzter Stunde bewarb sich aber die „Société anonyme des tramways anversois", welche gegenwärtig das Netz betreibt, bot eine Pacht von 26,25 %, wenigstens aber 36000 Frcs. und erhielt den Zuschlag. Obwohl es sich um Linien, welche Staatsstrassen benutzen, handelt, soll die Pacht ganz den betheiligten Gemeinden zufallen und zwar mit 84 % Antwerpen, mit 10 % Borgerhout und mit 6 % Berchem.

Fahrkartenprüfung im zwischenstaatlichen Verkehre.

Bisher war die Fahrkartenprüfung in den zwischenstaatlichen Zügen der Linie Paris-Köln derartig eingerichtet, dass die Fahrkarten der Durchgangsreisenden auf der Belgischen Strecke in Erquelines, Charleroi, Namur, Lüttich, Verviers und Herbesthal geprüft wurden. Da diese in kurzen Zwischenräumen folgenden Prüfungen Beschwerden seitens der Reisenden hervorgerufen haben, so hat die Belgische Staatsbahnverwaltung im Einvernehmen mit der Nordbahngesellschaft bestimmt, dass die fraglichen Fahrkarten auf der Belgischen Strecke nur einmal geprüft werden sollen und zwar in Erquelines oder Herbesthal, je nachdem die Züge nach Köln oder nach Paris fahren.

Stellung der Privatbahnbeamten im Staatsdienste.

Im „Moniteur belge" vom 23. Dezember 1893 ist ein Königlicher Erlass erschienen, welcher die Behandlung der in den Staatsdienst übergegangenen Beamten der verstaatlichten Privatbahnen regelt. Hiernach können diese Beamten im Alter von 65 Jahren mit Wartegeld zur Verfügung gestellt werden, wenn sie nicht wenigstens die zur Versetzung in den Ruhestand erforderliche Anzahl von 30 Jahren im Staatsdienst aufzuweisen haben. Das Wartegeld ist gleich dem Ruhegehalt, welches die Betheiligten auf Grund der den Privatbahnen vom 21. Lebensjahre an geleisteten Dienste beanspruchen können, sofern sie in Stellungen waren, die bei der Staatsbahn zum Ruhegehalt berechtigen; das für 30 Dienstjahre festgesetzte Ruhegehalt darf vom Wartegeld nicht überschritten werden.

Güterlagerung auf Bahnhöfen.

In Ausführung eines Ministerialerlasses hat die Belgische Staatsbahnverwaltung für die Einrichtung von zeitweiligen Waarenlagern im Bereich der Staatsbahnstationen folgende Bestimmungen getroffen:

Die mit der Eisenbahn zu befördernden Waaren, deren Einladung infolge besonderer Umstände verschoben werden muss, können in den Stationen an den vom Stationsvorsteher anzuweisenden Plätzen und nach vorgängiger Genehmigung des Stationsvorstehers vorübergehend gelagert werden. Diese Genehmigung wird nur als Vergünstigung verliehen und die Betheiligten sind jederzeit verpflichtet, auf die erste Aufforderung ihre Waaren innerhalb der ihnen gestellten Frist umzulagern oder theilweise und selbst vollständig fortzuschaffen, ohne dass sie deshalb irgend einen Anspruch auf Entschädigung haben. Auf besondere Genehmigung des Stationsvorstehers können die Verfrachter im Stationsbereich die Hölzer in Stücke schneiden oder in Scheite spalten lassen; jede andere Behandlung der Waaren, die mit der Lagerung oder Einladung nichts zu thun hat, ist verboten. Die Lagerung erfolgt auf Gefahr und Kosten der Antragsteller bezüglich der Verluste und Unfälle jeder Art, welche durch Diebstahl, Brand, Rutschungen und andere mit dem Eisenbahnbetriebe zusammenhängenden oder nicht zusammenhängenden Umstände entstehen können.

Während der ersten 10 Tage von Inbesitznahme des Staatsgrundes an sind die gelagerten Waaren von jeder Gebühr befreit; vom Beginn des 11. Tages an unterliegen die

dann noch lagernden Waaren einer untheilbaren Gebühr von 1 Ctm. für den Tag und die Tonne, mindestens werden aber 10 Cts. erhoben. Bei späterer Hinzufügung von Waaren wird die Gebühr nach Ablauf von je 10 Tagen, entsprechend der Menge der inzwischen zugepackten Waaren erhöht, ohne dass auf den Tag der allmählichen Zupackung Rücksicht genommen würde. Jeder Bruchtheil eines Tages oder einer Tonne wird für voll gerechnet; Sonn- und gesetzliche Feiertage kommen nicht in Anrechnung. Sobald während der Benutzungsdauer des Staatsgrundes $^1/_6$ des Tonnengewichts der gelagerten Waaren verfrachtet oder weggebracht wird, so gilt die Gesammtheit der gelagerten Waaren als erneuert und die Unentgeltlichkeit der Lagerung ist für einen neuen 10 tägigen Zeitraum, von der letzten Verfrachtung an gerechnet, erworben. Bei Verminderung der gelagerten Waaren um weniger als $^1/_6$ tritt keine Gebührenermässigung ein. Die Verfrachter haben das Recht, die Lagerkosten zu Lasten der Waare an den Empfänger zu überweisen, wenn sie dem Stationsvorsteher eine entsprechende Erklärung übergeben und im Frachtbrief ein solches Verlangen stellen.

Belgisches Eisenbahnnetz in 1892.

Das Belgische Eisenbahnnetz (Privat-, Staats- und Nebenbahnen) hatte im Jahre 1892 bei einer Gesammtausdehnung von 5 745 km einen Fahrpark von 2 866 Lokomotiven, 4 314 Personen- und 59 348 Güterwagen und verfügte über ein Heer von 10 423 Beamten und 43 182 Arbeitern (zusammen 53 605 Personen). Bei einem Verkehr von 88 225 605 Personen und 41 158 459 t Güter wurden aus dem Personenverkehr 61 168 464 Frcs., aus dem Gepäckverkehr 1 503 050 Frcs., aus dem Güterverkehr 110 813 852 Frcs. und aus verschiedenen Quellen 11 402 940 Frcs., im ganzen also 184 888 306 Frcs. vereinnahmt; davon verzehrten die Betriebsausgaben 107 528 606 Francs oder 58 %, so dass ein Ueberschuss von 77 359 700 Frcs. verblieb. Getödtet wurden 151, verletzt 1 008 Personen, so dass im ganzen 1 159 Menschen unfreiwillig durch den Eisenbahnbetrieb Schaden an Leben oder Gesundheit erlitten.

Aus Afrika.

Kongostaat.

Nachdem die Anfangsstrecke der Kongobahn von Matadi bis N'Kenge (40 km) bereits am 15. Oktober 1893 vorläufig in Betrieb genommen worden war, wurde sie am 4. Dezember 1893 feierlich eröffnet. Diese Strecke umfasst drei Stationen: Matadi, Pallaballa (17 km von Matadi) und N'Kenge, sowie vier Haltestellen: Stromschnellen, Mpozo, Matadi-Mapembe und La Mia. Vorläufig fährt ein Personen und Güter befördernder Zug Montag, Mittwoch und Freitag Morgens 7 Uhr von Matadi ab und kehrt am folgenden Tage um dieselbe Zeit von N'Kenge zurück. Nach der zunächst für 1 Jahr geltenden Betriebsordnung beträgt der Fahrpreis in den eigentlichen Personenwagen (I. Klasse) von Matadi bis Pallaballa (17 km) 22 Frcs. und von Pallaballa bis N'Kenge (23 km) 28 Frcs., also für die ganze Strecke 50 Frcs.; in besonders eingerichteten Güterwagen (II. Klasse), die besonders für die Eingeborenen berechnet sind, ist indessen nur der 10. Theil dieser Sätze, also 2.20 bezw. 2.80 und 5 Frcs. zu zahlen. In I. Klasse werden ausserdem jedem Reisenden 100 kg, in II. Klasse 20 kg Freigepäck gewährt; Uebergewicht kostet 1 Frcs. für das Kilogramm. Im Güterverkehr haben alle landeinwärts gehenden Waaren 10 Frcs. für 100 kg zu entrichten; nur Salz geniesst eine Ermässigung von 50 %. Bezüglich der Ausfuhrwaaren betragen die Sätze für 100 kg: für Elfenbein 10 Frcs., Kautschuk 4,30 Frcs., rothen Kopalgummi 3,20 Frcs., Kaffee 2,80 Frcs., Tabak 2.70 Frcs., weissen Kopalgummi 1,80 Frcs., Orseille (Färberflechte) 1,70 Frcs., Palmöl 1,20 Frcs., Palmkerne, Erdnüsse, Bauholz und Sesam 1 Frcs. Die nicht benannten Waaren bezahlen 0,75 Frcs. für 100 kg nebst 1 % des Europäischen Marktpreises. Die Gesellschaft nimmt vorläufig nur von solchen Verfrachtern, die am Bestimmungsorte einen Vertreter haben, Waaren zur Beförderung an. Erfolgt die Beladung der Wagen durch die Eisenbahn, so sind für jedes Frachtstück im Gewichte bis 40 kg 10 Cts., für ein Frachtstück von 40 bis 100 kg 50 Cts. und für je 100 kg, die das Frachtstück mehr wiegt, 25 Cts. zu entrichten; bei Frachtstücken von mehr als 250 kg erfolgt besondere Vereinbarung. Bei vollen Wagenladungen beträgt die Entladefrist einen Tag; nach Verlauf dieser Frist ist ein Standgeld von 10 Frcs. für den Tag und Wagen von 5 t und ein solches von 15 Frcs. für den Wagen von 10 t zu entrichten. Bei Stückgut beträgt die Abnahmefrist 4 Stunden nach Uebergabe des Anmeldezettels; wird das Frachtstück in dieser Zeit nicht abgeholt, so wird es von den Bahnbediensteten entladen und der Empfänger hat zu zahlen: 1. die Entladekosten nach dem Satze für die Beladekosten, 2. an Lagerkosten für jeden Tag 10 Cts. für ein Frachtstück bis zu 40 kg, 20 Cts. für ein solches von 40 bis 100 kg und 10 Cts. für je 100 kg, die das Frachtstück mehr wiegt. Pulver darf mit anderen Gütern nicht vereinigt werden und wird jeden zweiten Sonntag durch einen Sonderzug befördert. Für jedes verschleppte Frachtstück, das innerhalb 14 Tagen nach Auflieferung durch den Versender dem Empfänger nicht ausgeliefert werden kann, ist von der Gesellschaft eine Entschädigung zu zahlen. Die Entschädigung setzt sich aus dem Werth der Waare und der Fracht zusammen, doch kann sie 1 Frcs. für 1 kg nicht übersteigen; nur bei den Afrikanischen Erzeugnissen wird die Entschädigung nach dem vom Kongostaate bei Berechnung der Ausfuhrzölle zu Grunde gelegten Werthe bemessen. Die Leitung der Angelegenheiten in Afrika ruht in den Händen des Direktors Charmanne.

Nach dem am 18. Dezember 1893 erstatteten Hauptversammlungsbericht der Kongogesellschaft für Handel und Gewerbe werden die Voranschläge für die Kongobahn sowohl bezüglich der Zeit als auch hinsichtlich des Kostenbetrages erheblich überschritten werden; eine Verlängerung der Baufrist um 2 Jahre ist indessen vom Kongostaate bereits bewilligt worden. An Kapital zur Fortführung der Arbeiten stehen nach dem Hauptversammlungsbericht der Kongogesellschaft vom 17. Januar d. J. noch 8 373 146 Frcs. einschl. der Vorräthe zur Verfügung, während sich die Schuld ausschl. des Grundkapitals, aber mit Einrechnung des am 1. Juli 1893 fällig gewesenen Zinsscheines auf 1 733 419 Frcs. belief. Die Gesellschaft ist aber der sicheren Ueberzeugung, dass der Betrieb der Anfangsstrecke die Veranschlagung des Verkehrs in Kurzem weit überflügeln und dann die Beschaffung der noch erforderlichen Mittel leicht ermöglicht werden wird.

Hinsichtlich der Arbeiterfrage haben sich die auf die Barbadosleute und Chinesen gesetzten Hoffnungen nicht verwirklicht, da diese Leute mehr als die früheren Arbeiter unter dem Klima zu leiden hatten. Nachdem aber die schwierigen Stellen in der Mpozogegend überwunden sind, lassen sich die Akkra- und Elminaleute leicht anwerben und auch die Kongoneger stellen sich zur Arbeit ein. Seit Eröffnung der Bahn haben die in Matadi angesessenen Handelshäuser auch in N'Kenge Niederlassungen errichtet; ebenso haben der Staat und die Missionare dort Anstalten geschaffen, so dass dort in kurzem eine Handelsstadt aus der Erde gewachsen ist. Die im Juli 1892 in Songolo (Kilometer 98) wieder aufgenommenen endgültigen Vorarbeiten wurden unter Leitung des Ingenieurs Bergier während der Jahre 1892 und 1893 bis Gongo (Kilometer 220) fertiggestellt.

Algerien.

Ein Erlass des Französischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 21. November 1893 bestimmt folgendes:

A. Der im Bedingnissheft vorgesehene Ausnahmetarif für sperrige Güter, für feuergefährliche und Sprengstoffe, für gefährliche Thiere und Gegenstände, für Thiere im angegebenen Werth von mehr als 5000 Frcs., für Geld- und Werthsendungen, endlich für kleine Packete, die einzeln höchstens 40 kg wiegen, wird auf den Algerischen Bahnen gemäss den auf den Bahnen des Mutterlandes gültigen Bestimmungen des Ministerialerlasses vom 26. April 1892 erhoben. Ausgenommen sind indessen Packete, Frachtstücke und Gepäckübergewicht, wenn sie einzeln höchstens 40 km wiegen; denn sie bezahlen bei Beförderung als Eilgut 50 Cts. für 1 tkm, doch darf die Fracht keinenfalls höher sein, als für eine Sendung gleicher Art im Gewichte von mehr als 40 kg.

B. Die Nebengebühren für Abfertigung, Einladung, Wiegung, Lagerung usw., sowohl bei Eil- wie bei Frachtgut, werden auf den Algerischen Bahnen gemäss den auf den Bahnen des Mutterlandes geltenden Bestimmungen des Ministerialerlasses vom 26. April 1892 erhoben.

Die Bona-Gelma, Ostalgerische, Französisch-Algerische, Westalgerische und Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn (Algerisches Netz) haben am 19. Dezember 1893 einen am 4. Dezember 1893 vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigten Tarif eingeführt, nach dem in Algerien wie im Mutterlande Verkehrskarten ausgegeben werden. Diese Karten sind namentlich und geben gegen Vorausbezahlung eines bestimmten, nach den Wagenklassen und der Zeitdauer abgestuften Preises das Recht, auf allen Linien zum halben Tarif zu fahren.

Auf Grund des am 24. Oktober 1893 vom Generalrath von Oran gefassten Beschlusses (vergl. Nr. 101 S. 959 Jahrg. 1893 d. Ztg.) hat der Präfekt die Konzession für den Bau und Betrieb der Strassenbahn Oran-Arzew-Mostaganem zum 15. März d. J. ausgeschrieben. Er macht dabei aufmerksam, dass die Linien Arzew-Saïda und Mostaganem-Tiaret, an welche die neue Bahn anschliessen muss, eine Spurweite von 1,05 m haben.

Erkenntnisse oberer Gerichte.

v. O. **Gefährdung der Eisenbahn bei erst durch spätere Anlage herbeigeführter Gefahr. Zuständigkeit der Eisenbahnpolizei und der Landespolizei bezw. Ortspolizei.** Aus den Entscheidungsgründen: „Mangels einer aus dem Eigenthume oder aus einem Spezialgesetze entspringenden Pflicht des Grundstückseigenthümers zur Abwendung der ‚nicht durch seine Handlungen oder Unterlassungen‘, sondern erst ‚durch die spätere Anlage‘ der Eisenbahn herbeigeführten Gefahr, irgend etwas zu thun oder zu gestatten, kann das Eingreifen der Polizei und eine dem Eigenthümer auferlegte Beschränkung in der freien Disposition über sein Eigenthum nur aus dem sogen. Staatsrechte gerechtfertigt werden. Es ist in einem solchen Falle zunächst zu prüfen, ob die Gefährdung der Eisenbahn als eine imminente und akute zu erachten ist und ob dieselbe ferner durch andere Mittel, z. B. durch Einleitung der Ankaufsverhandlungen oder des Enteignungsverfahrens oder durch spezielle Ueberwachung der Strecke unmittelbar vor jedem verkehrenden Zuge nicht beseitigt oder unschädlich gemacht werden kann. — Die Zuständigkeit der ‚Eisenbahnpolizei‘ erstreckt sich örtlich nur auf das Bahngebiet und ist innerhalb dieses räumlichen Bezirks sachlich nur auf die Handhabung der für den Bahnbetrieb geltenden Vorschriften beschränkt. — Der Landespolizei ist nur der Schutz der Privatgrundstücke und der öffentlichen Interessen gegen Schädigung oder Gefährdung durch die Eisenbahn anvertraut, nicht aber auch der Schutz der Eisenbahnanlage und ihres Betriebes gegen gefährdende Eingriffe von seiten Dritter. Diese Sorge liegt der Ortspolizei ob und ist durch § 23 des Gesetzes vom 3. November 1838 nur theilweise zu Gunsten der Eisenbahnpolizei auf letztere bezüglich des Bahngebietes und ‚nur‘ auf dieses übergegangen. Der Schutz der Eisenbahnen gegen Schädigung durch die Anwohner der Bahnstrecke oder durch die an diese grenzenden Grundstücke hört daher lediglich um deswillen, weil die Bahnen (hierin den Land- und Hauptstrassen gleich) dem Verkehr und damit auch den Interessen weiterer Landestheile dienen, noch nicht auf, Sache der Ortspolizei zu sein, deren Organe auch weit eher und besser in der Lage sind, solche Störungen wahrzunehmen und durch Einschreiten gegen die Schädiger rasch zu beseitigen als die der Landespolizei.“ (Erk. des I. Senats des Preuss. Ober-Verwalt.-Gerichts vom 5. April 1893; D. Selbstverwalt. 1893, S. 791.)

v. O. **Das im § 1 Abs. 3 des Gesetzes vom 24. Juni 1889 anerkannte Recht der Verwaltungsbehörden, über die Uebertragung von Liegenschaften Verwaltungsakte zu errichten, steht in Elsass-Lothringen auch den Reichsbehörden, insbesondere der Generaldirektion der Reichseisenbahnen zu.** Aus den Gründen: „Die in dem angefochtenen Beschluss des Amtsgerichts niedergelegten Ausführungen, wonach der Reichsfiskus nicht das Recht habe, die von ihm in Elsass-Lothringen für den Betrieb der Reichseisenbahnen abgeschlossenen Grunderwerbsverträge durch die zu seiner Vertretung berufenen Behörden beurkunden zu lassen, ist nicht zutreffend. Durch die Kaiserliche Verordnung vom 26. Oktober 1891 ist der Bau der Bahn von Röschwoog nach Hagenau für eine Angelegenheit des öffentlichen Nutzens erklärt und demgemäss die mit der Ausführung des Baues beauftragte Reichsbehörde ermächtigt worden, das dazu erforderliche Terrain nach Maassgabe des Gesetzes über die Enteignung vom 3. Mai 1844 zu erwerben. — Nach dem Gesetze können solche Erwerbungen entweder durch freiwillige Kaufakte in der Form von Verwaltungsakten (Art. 56) oder, wenn nöthig, im Wege der Zwangsenteignung erfolgen. — Obwohl die Erwerbungen zu Eisenbahnzwecken namens des Reiches und für das Reich stattfinden, so sind dieselben doch mit Rücksicht auf den öffentlichen Nutzen und da sie nach den Vorschriften der Landesgesetzgebung zu geschehen haben, zugleich als Elsass-Lothringische Landesangelegenheiten zu erachten. Wie aus Abs. 3 des § 1 des Gesetzes vom 24. Juli 1889, betr. Grundeigenthum usw., zu entnehmen ist, sollte durch dieses Gesetz hinsichtlich der Zuständigkeit der Verwaltungsbehörden an der bestehenden Gesetzgebung nichts geändert werden. Soweit also die Reichs-Verwaltungsbehörden auf Grund des § 56 des Gesetzes von 1841 zur Aufnahme von Grunderwerbsakten bis dahin befugt waren, sind sie es auch noch und die Bestimmung des § 1 Abs. 3 des Gesetzes vom 24. Juli 1889 ist demnach dahin aufzufassen, dass nur den Akten der Behörden anderer Deutschen Bundesstaaten die Gleichstellung mit den Akten Elsass-Lothringischer Notare versagt werden sollte. Diese Ausschliessung aber auf die von Reichs-Verwaltungsbehörden innerhalb ihrer Zuständigkeit nach hiesigem Rechte errichteten Urkunden ausdehnen zu wollen, würde den staatsrechtlichen Grundsätzen widersprechen, nach welchen für den Reichsfiskus in jedem Deutschen Rechtsgebiete diejenigen Rechtsregeln gelten, welche die dort geltende Gesetzgebung hinsichtlich des einheimischen Staatsfiskus aufstellt und wonach also der Reichsfiskus auch an den landesgesetzlich anerkannten fiskalischen Privilegien theilnimmt. Die Richtigkeit dieser Auffassung in Bezug auf den vorliegenden Fall wird noch bestätigt durch § 1 des Gesetzes vom 25. Mai 1873, betr. die Rechtsverhältnisse der zum dienstlichen Gebrauche einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände, worin jene Grundsätze gesetzliche Anerkennung gefunden haben und worin ausgesprochen ist, dass das Reich bezüglich der ihm gehörenden Gegenstände der nämlichen Gerichtszuständigkeit unterworfen sein soll, welcher der Staat, in dessen Bereich jene Gegenstände sich befinden, bezüglich der ihm zugehörigen gleichartigen Gegenstände unterworfen ist. Aus dieser letzteren Bestimmung ergibt sich aber wieder die Folgerung, dass, sofern die Landes-Verwaltungsbehörden in eigener Zuständigkeit gewisse Akte vorzunehmen befugt sind, den Reichs-Verwaltungsbehörden die gleiche Zuständigkeit zustehen soll. Wenn somit selbst die Elsass-Lothringische Landesverwaltung in dem Gesetze vom 24. Juli 1889 der Reichsverwaltung die ihr staatsrechtlich zukommende Gleichstellung mit den Landesbehörden hätte entziehen wollen, was weder unbedingt nach dem Wortlaut des Gesetzes, noch nach den gesetzgeberischen Verhandlungen anzunehmen ist, so wäre diese Entziehung unzulässig, also nicht rechtsverbindlich erfolgt.“ (Beschl. des Landgerichts Strassburg [V. Civilkammer] vom 30. Mai 1893; Jurist. Zeitschr. für Elsass-Lothringen Bd. XVIII S. 498 f.)

Verschiedenes.

Preisaufgabe des Vereins für Eisenbahnkunde.

In Beantwortung mehrerer Anfragen aus unserem Leserkreise, betreffend die vom Verein für Eisenbahnkunde gestellte Preisaufgabe, bringen wir das Preisausschreiben des Vereins nachstehend nochmals zum Abdruck:

Da eine Geschichte des Preussischen Eisenbahnwesens in vollem Umfange ein zeitraubendes und schwieriges Werk ist und nur nach umfassenden Vorarbeiten fertiggestellt werden kann, so wird als Preisaufgabe eine Studie verlangt, welche einen Beitrag zu dieser Geschichte liefert.

Es kann sowohl die Entwickelung des gesammten Preussischen Eisenbahnwesens innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes, als auch die Entwickelungsgeschichte einer grösseren Preussischen Bahn oder eines wichtigen Preussischen Eisenbahnverbands, oder aber die Entwickelung bestimmter Zweige des Preussischen Eisenbahnwesens, z. B. des Betriebes bezw. auch wichtiger Theile desselben, der Personentarife, der Gütertarife usw. gewählt werden. Es kommt dabei wesentlich darauf an, dass der betreffende Gegenstand eingehend behandelt und wissenschaftlich durchgeführt ist.

Die Bearbeitung muss in Deutscher Sprache abgefasst sein und bis zum 1. Mai 1894 an den Verein für Eisenbahnkunde, Berlin W., Wilhelmstrasse 92/93, eingeliefert werden. Derselben ist ein versiegelter Briefumschlag, welcher in der Aufschrift das gewählte Kennwort und im Innern die Angabe von Namen und Wohnort des Verfassers enthält, beizugeben.

Die eingegangenen Arbeiten werden von einem vom Vereine gewählten Ausschusse geprüft, welcher letzterer in einer Vereinssitzung, spätestens im November 1894, darüber berichtet und sich gleichzeitig darüber äussert, ob und welchen der eingelieferten Bearbeitungen Preise zuzuerkennen sind. Zur Ertheilung von einem oder mehreren Preisen ist ein Betrag von 2000 *M.* ausgesetzt.

Die preisgekrönten Arbeiten werden Eigenthum des Vereins. Sofern jedoch der letztere von einer Veröffentlichung derselben auf seine Kosten Abstand nimmt, steht dieselbe dem Verfasser frei. Die nicht preisgekrönten Arbeiten werden den Verfassern an ihre durch den Vorsitzenden des Vereins aus den Briefumschlägen zu ermittelnde Adresse zurückgesandt, sofern dieselben bis zum 1. Januar 1895 nicht abgeholt worden sind.

Berlin, im November 1892.

Der Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde.
(gez.) Streckert. (gez.) Kolle.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen. Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr auf folgenden Linien unterbrochen u. zw.:

Piatra Olt-Corabia vom 3/1. — inkl. 6/1.
Costesti - Turnu Magurele . . . „ 3/1. — „ 10/1.
Ciulnita-Slobozia . „ 3/1. — „ 8/1.

Unter Bezugnahme auf § 14 Abs. 4 des Uebereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntniss.

Bukarest, den 26. Januar 1894. (263)

2. Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab werden für die Beförderung von Gütern zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einschliesslich des Central-Viehhofes und des Lagerhofes bei Gesundbrunnen einerseits und der Berliner Central-Markthalle andererseits bei Umexpeditionen infolge anderweiter nachträglicher Anweisung des Verfügungsberechtigten feste Ueberführungsgebühren erhoben, welche für je 100 kg Stückgut 0,20 ℳ, für Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen 9 ℳ, für Güter der Spezialtarife I und II 6 ℳ, für Güter des Spezialtarifs III und für Schutzwagen 3 ℳ für jeden Wagen betragen. Dazu tritt, wenn die Umexpedition erst nach Eingang der Sendung auf der ursprünglichen Bestimmungsstation verlangt wird, noch die bisherige Umlade- bezw. Umstellungsgebühr von 0,10 ℳ für je 100 kg Stückgut und 2 ℳ für jeden Wagen bei Wagenladungen. Die vorstehenden Ueberführungsgebühren gelangen auch zur Erhebung, wenn Güter, welche nicht rechtzeitig abgenommen werden, wegen Raummangels von der Central-Markthalle nach dem Schlesischen Güterbahnhof zu Berlin zurückbefördert werden.

Berlin, den 26. Januar 1894. (MG264)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen. Vom 1. Februar d. J. an wird die diesseitige Station Ermsleben in den Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen im Verkehr nach sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen, sowie nach einigen dem Norddeutschen und Niederdeutschen Verbande angehörenden anderen Bahnen aufgenommen.

Magdeburg, den 1. Februar 1894. (265)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn-Hessischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Februar d. J. ermässigt sich der Frachtsatz des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter zwischen Mannheim-Neckarvorstadt und Weinheim (M. N. B.) von 0,40 ℳ auf 0,35 ℳ für 100 kg. (266)

Darmstadt, den 29. Januar 1894.
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Berlin - Breslau. Am 10. d. Mts. gelangen Ausnahmesätze für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Abbrände und Schlacken von Station Grünau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin nach Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft. (267)

Breslau, den 1. Februar 1894.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 1. Juli d. J. werden die im ersten bezw. zweiten Nachtrage zum Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 A (Streu- und Futtermittel) für die unter Ziffer 2 a—c aufgeführten Artikel aufgehoben.

Die Frachtsätze für die unter Ziffer 1 dieses Ausnahmetarifs aufgeführten Artikel (Torfstreu usw.) bleiben noch bis zum 1. September d. J. in Kraft.

Ferner ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 4 B (Erze und Schlacken) für Morgenroth (Seite 12 des zweiten Nachtrages) von 0,15 in 0,13 ℳ abzuändern.

Breslau, den 26. Januar 1894. (268)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh). Am 1. Februar d. J. erscheint der Nachtrag XIII zum Gütertarif, welcher u. a. Ausnahmefrachtsätze für Seeschlick von Station Norden, für Düngekalk und für rohe Kalisalze, sowie Berichtigungen enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 27. Januar 1894. (269)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Binnen-Gütertarif. Am 10. Februar d. J. wird die Station Oderberg in den Ausnahmetarif 10 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze, Schwefelkiesabbrände und eisenhaltige Schlacken des Binnen - Gütertarifs als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 26. Januar 1894. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betreffend. Die am 1. Februar d. J. im Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbandsverkehre durch Tarifheft 3 für den Klassengutverkehr zwischen den Oesterreichischen Stationen Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Weipert einerseits und Bayerischen Stationen andererseits zur Einführung kommenden Frachtsätze werden vom gleichen Tage an auch von den diesseitigen gleichnamigen Stationen im Bayerisch-Sächsischen Verkehre zur Anwendung gebracht, insoweit sie billiger als die bisherigen Sätze sind.

Von der Uebertragung auf den Bayerisch-Sächsischen Verkehr bleiben ausgeschlossen die Sätze zwischen

1. Bodenbach und Tetschen einer- und Bad Reichenhall, Berchtesgaden, Bischofswiesen, Cham, Deggendorf, Frauenau, Freilassing, Grafenau, Hammerau, Hof, Laufen, Ludwigsthal, Meiningen, Probstzella, Regen, Zwiesel, sowie den Stationen der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits;
2. Klingenthal und Weipert einer- und Hof, Meiningen, Probstzella, sowie den Stationen der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits;
3. Reitzenhain einer- und Cham, Hof, Meiningen, Probstzella, sowie den Stationen der Lokalbahn Asch-Rossbach andererseits.

Dresden, am 29. Januar 1894. (271)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Kükelhausen in den Ausnahmetarif für Eisenerz, Eisenschlacken usw. vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, den 27. Januar 1894. (272)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit Geltung vom 1. Februar 1894 wird der im Südwestdeutschen Verbande bestehende Ausnahmetarif No. 30 für Mineralöl-Rückstände auch auf den Versand von Station Lauterburg ausgedehnt. Dieselbe Erweiterung erfährt der Ausnahmetarif No 14 im Gütertarif für den Nassau-Elsass-Lothringischen Verkehr. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Strassburg, den 23. Januar 1894. (273)

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Die am 1. d. Mts. im Norddeutsch-Sächsischen Verbande zur Einführung gekommenen anderweiten ermässigten Frachtsätze für die Stationen Gross-zschocher, Plagwitz - Lindenau, Weida und Zeitz finden vom 1. Februar d. J. ab auch im Verkehr der gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt im Niederdeutschen Verbande Anwendung.

Hannover, den 26 Januar 1894. (274)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % der Ausnahmefrachtsätze bezw. der Frachtantheile für Streu- und Futtermittel gewähren im Reklamationswege unter den in den früheren Bekanntmachungen bezw. im Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 10. September 1893 unter IV angegebenen Bedingungen bei Sendungen

I. nach Elsass-Lothringen auch
a) die Oldenburgischen Staatseisenbahnen vom 8. Januar 1894 ab;
b) die Bayerischen Staatseisenbahnen,
c) die Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu München für ihre Bayerischen Stationen,
d) die Pfälzischen Eisenbahnen
  1. im direkten Verkehr von Pfälzischen Stationen,
  2. beim Durchgang über ihre Strecken im Bayerisch-Elsass-Lothringisch - Luxemburgischen Verkehr,
  vom 1. Januar 1894 ab;
e) die Main-Neckarbahn beim Durchgang über ihre Strecken vom 18. Januar 1894 ab.

II. nach den im Ausnahmetarif auf den Seiten 10 und 11 unter IV A 1—8 bezeichneten Nothstandsbezirken die Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Berlin, den 28. Januar 1894. (MG275)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Sächsisch Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. Februar d. J. tritt ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 13 (Kalksteine und Marmormehl) im Verkehre zwischen Hohenelbe und Wilzschhaus von 109 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 26. Januar 1894. (276)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts nach Hafenplätzen der Levante und nach Stationen der Orientalischen und Bulgarischen Bahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. können Eisen, Stahl, Draht, Bleche u. dergl. dem Roste und der Oxydirung unterliegende Waaren, wenn unverpackt, nicht mehr nach Klassen 4 und 5, sondern nur noch nach Klasse 1 der Versicherungstabelle der Deutschen Levantelinie versichert werden.

Altona, den 29. Januar 1894. (277)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den Norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Am 15. Februar d. J. tritt zu oben bezeichnetem Tarif der II. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen, betreffend Anwendung des Tarifs im Rückvergütungswege, Ergänzungen der Tarif- und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und Haltestellen, Ergänzungen des Kilometerzeigers des Tarifs und Entfernungsänderungen für Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld. Der Nachtrag ist kostenlos bei den Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 30. Januar 1894. (278)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Einbeziehung der Station Nowosielitza in den temporären Anhang.) Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1894 wird die Station Nowosielitza der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den vom 1. August 1893 bis auf weiteres gültigen temporären Anhang zu dem vom 1. September 1892 gültigen Tarife für den oben bezeichneten Verkehr mit dem nachstehenden Schnittsatze der Schnitttafel I einbezogen.

Kilometer bis zum Schnittpunkte	Im Verkehre von	Bis zum Schnittpunkte A	B
		pro 100 kg in Pfennig	
706	Nowosielitza Kursdifferenz	223 4	— —

Die Bestimmung, dass die Kursdifferenzen von den Frachtsätzen ab 1. Februar 1894 im doppelten Betrage abzuziehen sind, gilt auch für obigen Schnittsatz.

Wien, am 27. Januar 1894. (279)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Heringe,
b) Reis

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen a)	b)
nach Borynicze	293 ₰	—
„ Brody	248 „	274 ₰
„ Chodorów	301 „	—
„ Lemberg	265 „	—
„ Podwoloczyska	266 „	—
„ Tarnopol	288 „	—
„ Zadworze	266 „	282 „
„ Zloczów	266 „	293 „
Von Schönpriesen-Umschlag		
nach Borynicze	288 ₰	—
„ Brody	243 „	269 ₰
„ Chodorów	296 „	—
„ Lemberg	260 „	—
„ Podwoloczyska	261 „	—
„ Tarnopol	283 „	—
„ Zadworze	261 „	277 „
„ Zloczów	261 „	288 „
Von Dresden-Elbkai		
nach Borynicze	329 ₰	—
„ Brody	284 „	310 ₰
„ Chodorów	337 „	—
„ Lemberg	301 „	—
„ Podwoloczyska	302 „	—
„ Tarnopol	324 „	—
„ Zadworze	302 „	318 „
„ Zloczów	302 „	329 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 30. Januar 1894. (280)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Gródek / „ Zloczów	263 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Gródek / „ Zloczów	258 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Gródek / „ Zloczów	299 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. Januar 1894. (281)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Ausschreibung von Koks. Die Lieferung von 4 700 t Stück- und 500 t gemischten Koks soll für das Etatsjahr 1894/95 vergeben werden. Termin zur Eröffnung der Angebote am 14. Februar 1894, Vormittags 11 Uhr. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Koks" versehen, versiegelt und postfrei bis zum obigen Termine an uns einzusenden. Lieferungsbedingungen können hier eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in 10 ₰-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 30. Januar 1894. (282)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Es sollen verkauft werden:
- 7 bedeckte Güterwagen,
- 3 Hochbordwagen,
- 5 Kalkwagen ohne Deckel,
- 733 Stück alte Kupeelaternen mit Oelbeleuchtung für Personenwagen in der Hauptwerkstätte Leinhausen,
- 1 bedeckter Güterwagen in der Hauptwerkstätte Göttingen,
- 2 bedeckte Güterwagen in der Hauptwerkstätte Cassel.

Eröffnung der Angebote:
14. Februar 1894, Vormittags 11 Uhr,
in unserem Geschäftszimmer Nr. 4 IV.

Bedingungen können daselbst eingesehen, auch von uns gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Hannover, den 26. Januar 1894. (283)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Für das technische Büreau der unterzeichneten Verwaltung werden zu baldigstem Antritte gegen Gewährung von Monatsdiäten bei zweimonatiger Kündigungsfrist einige Maschineningenieure gesucht, die ausser gründlicher praktischer und theoretischer Vorbildung eine mehrjährige selbständige und erfolgreiche Beschäftigung in technischen Büreaus von Eisenbahnverwaltungen, grösseren Fabriken für Lokomotiv- oder Wagenbau, Herstellung von Eisenbahnmaterial oder allgemeinen Maschinenbau nachweisen können.

Die Angebote sind mit Angabe der Ansprüche in Bezug auf Remuneration, sowie der Zeit, zu welcher der bald erwünschte Antritt erfolgen kann, unter Beifügung von Lebenslauf und der Nachweise über praktische und theoretische Ausbildung, sowie der bisherigen Beschäftigung als Maschineningenieur bis zum 15. Februar d. J. nach hier einzureichen.

Chemnitz, den 29. Januar 1894. (284 JC)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Dividende. Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1893 auf 36 ℳ für jede Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom Montag, den 5. d. Mts. ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier Vormittags von 9—12 Uhr und Nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der auf 30. Juni 1893 und 1. März 1894 verlautenden (neben einander befindlichen) Kupons, welche **ungetrennt** eingereicht werden wollen, erhoben werden kann.

Nürnberg, am 1. Februar 1894. (285)

Das Direktorium.
Ley.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Für eine Privatbahn wird zur Verwaltung einer Station mit lebhaftem Personenverkehr ein energischer mit dem Eisenbahn-Betriebsdienst durchaus vertrauter Beamter als **Stations-Vorsteher gesucht**. Kaution von 1 000 *M.* zu hinterlegen. Anfangsgehalt 1 500 *M.* bei freier Dienstwohnung und Dienstkleidung. Später Pensionsberechtigung. Offerten mit kurzem Lebenslauf und Zeugnissabschriften unter **K. III** in der **Expedition dieses Blattes** niederzulegen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 8.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 11. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. Februar 1894.

Inhalt:

Weisses Licht und Sternlicht.

Unter vorstehendem Titel bringt diese Zeitung am 6. Januar d. J. einen Artikel von Schubert*), in welchem mehrere beherzigenswerthe Gedanken über unsere Signallichter vorgetragen werden, die dem Verfasser die Praxis gelehrt hat. Da die leichte Erkennbarkeit der Signale ein Hauptfaktor für die Sicherheit des Betriebes ist, und über die Verwendbarkeit der für ihre Einrichtung gemachten Vorschläge allein ein Versuch entscheiden kann, so ist es immer von Vortheil, wenn Männer der Praxis in dieser Angelegenheit das Wort ergreifen. Es wird daher nicht überflüssig sein, wenn über die angeregte Frage noch weitere Ansichten, die sich auf Erfahrungen des Betriebes stützen, mitgetheilt werden, und mögen auch noch folgende Zeilen dem Leserkreise vorgelegt werden.

Der Ansicht des Verfassers, dass das grüne Licht als Rücklicht eines auf Fahrt gestellten Einfahrtsignals unbedingt zu verwerfen sei, ist durchaus zuzustimmen. Der Hauptvorzug der neuen Signalordnung vom 5. Juli 1892 besteht in der gleichmässigen und einheitlichen Durchführung der Mastsignale; selbst die Inkonsequenz, dass die Streckenblockmaste bei Fahrtstellung dem Zuge entgegen grünes Licht zeigen ohne „Vorsicht" anzudeuten, ist dem Vortheil gegenüber, dass weisses Licht nirgends mehr Fahrsignal an Masten bedeutet, gering anzuschlagen. Sehr rasch haben sich die Lokomotivführer mit den neuen Signallichtern befreundet, auch mit dem grünen Lichte der Streckenblockmaste, und vielfach ist dem Verfasser dieses Artikels Befriedigung darüber geäussert worden, dass nunmehr, wenn weisses Licht am Streckenblockmaste erscheint, dies immer bestimmt anzeige, dass das Signal nicht in Ordnung sei.

Bekanntlich konnte bei den meisten alten Masteinrichtungen der Blockwärter seine Laterne so hoch ziehen, dass sie zwar oben am Maste, doch unter den farbigen Blenden hing und nach beiden Seiten weisses Licht zeigte, wobei er dann die Arme nicht zu bedienen brauchte; die Konstruktion, wonach die Laterne in einem Korbe hochgezogen werden muss, und erst an einer bestimmten Stelle in der Höhe die Blenden durch einen vorstehenden Dorn herabgeschlagen werden, sodass die Flamme dann richtig hinter den Scheiben des Signalarmes stehen muss, ist zwar an einigen Masten ausgeführt, an den älteren Exemplaren aber noch nicht überall hergestellt. Diese Signalverfälschung ist jetzt nicht mehr möglich, und weisses Licht bedeutet nur noch Rücklicht eines rothen Lichtes, oder es zeigt, dass die grüne Scheibe zerschlagen ist, oder nicht richtig deckt. Dadurch ist die Orientirung auf jedem Bahnhofe erleichtert; sieht man vom Perron aus grünes Licht, so ist das betreffende Ausfahrtsignal auf Fahrt gestellt, und es bedarf nicht mehr der Ueberlegung, ob es ein Rücklicht eines Einfahrtsignals ist, oder das Einfahrtsignal eines inneren Mastes, wie dies früher auf weitausgedehnten Bahnhöfen der Fall war, wenn einzelne Bahnhofstheile durch Nachahmungssignale oder eigene Abschlussmaste abgeschlossen sind. Auch darin ist dem Verfasser des ersten Artikels beizupflichten, dass

*) Ueber das Thema: „Weisses Licht und Sternlicht" sind uns noch mehrere Aufsätze zugegangen, woraus wir entnehmen, dass dasselbe allgemeineres Interesse erregt. Wir nehmen danach an, dass nachstehende nochmalige Besprechung in etwas anderer Auffassung willkommen sein wird.
Die Redaktion.

die Nothwendigkeit, die Fahrtstellung eines Einfahrtsignals von hinten zu erkennen, nicht so unbedingt zu bejahen sei; man wird jedoch zu der Ansicht kommen, dass dies eine jetzt nicht mehr abzuweisende Forderung ist, wenn man sich die historische Entwickelung vergegenwärtigt. In der Signalordnung vom 30. November 1885 war das jetzt als „Sternlicht“ bekannte Rücklicht nicht enthalten, nach Einführung dieser Signalordnung wurden die Laternen der Ausfahrtmasten bei gezogenem Fahrtsignal von hinten her einfach durch die Blechscheibe der Blende verdeckt; erst allmählich kam die Frage, wie man sich von dem richtigen Brennen der Laterne immer, auch bei gegebenem Fahrtsignal überzeugen könne, in Anregung. Es wurden Jahre lang Versuche mit rechteckigen, ovalen, länglich geschlitzten und mit Milchglas verschlossenen Löchern in den Blechblenden gemacht; das Wort „Sternlicht“ kam auch erst schüchtern, dann öfters in Gebrauch, und offiziell in die Sprache eingeführt hat es erst Oberbeck mit einem Artikel im „Centralblatt der Bauverwaltung“ vom Jahre 1892. Wer jemals in gerichtlichen Untersuchungen über Unfälle mitgewirkt hat, wobei die Frage über die Beachtung der Signale vorgekommen ist, wird wissen, welcher Werth auf die sichere Feststellung des Umstandes zu legen ist, ob zu einer bestimmten Zeit eine Signallaterne richtig gebrannt hat, und dies ist nun einmal ohne die Möglichkeit, das Laternenlicht auch bei gezogenem Einfahrtsignal nach rückwärts leuchten zu lassen, nicht ausführbar.

Die Erkenntniss von der Nothwendigkeit, das Brennen der Laterne fortdauernd zu kontroliren, hat nun die verschiedenen Konstruktionen des Sternlichtes hervorgebracht, und nachdem es einmal in das Dasein gerufen ist, wird man es kaum jemals wieder los werden. Es ist aber bei demselben nur nöthig, es so einzurichten, dass es mit Sicherheit von dem weissen Lichte der ungeblendeten Laterne unterschieden werden kann, wobei seine Grösse gleichgültig, seine von dem Lichte der Laternenflamme verschiedene Wirkung aber die Hauptsache ist. Dies erreicht man nach mehrfachen Versuchen, welche der Verfasser dieses Artikels angestellt hat, einfach mit der Anwendung von Milchglas.

Ausgehend von den Weichen-Signallaternen, bei denen man schon in recht beträchtlicher Entfernung ganz gut unterscheiden kann, ob das an ihnen erscheinende Licht durch die Fensterglasscheibe oder durch die Milchglasscheibe fällt, ebenso bei den Strassen- und Verkaufs-Ladenlaternen, wo man ebenfalls beim Herunterblicken in einer Strasse deutlich erkennt, ob die Flamme der Laterne durch Milchglas geblendet ist oder nicht, wurde diese Beobachtung an einigen Bahnhofs-Abschlusssignalen fortgesetzt. Während das durch den Reflektor der Signallaterne verstärkte Licht beim Durchgange durch Fensterglas immer deutlich mit einem Kranz von Strahlen umgeben ist, ist das durch Milchglas hindurchgehende Licht einfach ein weisser Fleck oder Punkt, je nach seiner Grösse, welcher von dem erstbezeichneten Strahlenkranz ganz charakteristisch unterschieden ist.

Am deutlichsten erkennt man den Unterschied an Signalen mit zwei übereinanderstehenden Laternen, welche im Ruhezustande beide nach rückwärts ihr von Strahlen umgebenes Licht leuchten lassen; wird hier mit dem oberen Arme, also für geraden Strang, Einfahrt gegeben, so ist die verschiedenartige Wirkung, welche die untere ungeblendete Laterne gegenüber der oberen mit Milchglas geblendeten hervorbringt, jedem sofort auffallend. Da die Anmerkung 31 des Signalbuches das mattweisse Licht gestattet, so ist mit dessen allgemeiner Anwendung die Forderung der „Lokomotivführerzeitung“ ebenso erfüllt, wie es den Stationsbeamten, den Weichenstellern und dem Rangirpersonal die Möglichkeit gewährt, mit Sicherheit zu unterscheiden, ob ein Einfahrtsignal auf Fahrt gestellt ist.

Es fallen auch damit die verschiedenen Schwierigkeiten, welche dadurch entstehen, dass die Flamme der Laterne nicht genau der Oeffnung in der Blechblende gegenüber liegt, sondern höher oder tiefer als diese steht; ebenso wird durch die Stellung des Einfahrtsignals in einer anschliessenden Kurve, welche verursacht, dass die Lichtstrahlen des Rücklichtes ausserhalb des Standpunktes des Beobachters fallen, die Sichtbarkeit des Rücklichtes, da dieses nunmehr viel grösser werden kann, nicht mehr so stark beeinträchtigt.

Es ist hierdurch die Möglichkeit gegeben, für jedes Licht am Mastsignal das Rücklicht anzuordnen, und, wenn auch zugegeben werden muss, dass solches Rücklicht in manchen Fällen fortgelassen werden könnte, wenn der betreffende Weichensteller so nahe bei dem Maste seinen Posten hat, dass er das Brennen der Laterne bequem kontroliren kann, so ist doch die Unzuverlässigkeit der menschlichen Schwachheit bekannt genug, um es wünschenswerth zu machen, dass mehrere Augen die Laterne beobachten können.

Auch die übrigen in dem angezogenen Artikel der „Lokomotivführerzeitung“ erhobenen Forderungen lassen sich erfüllen, wenn man ihre Berechtigung zugibt. Es ist aber bei jedem Signal, welches weisses ungeblendetes und grünes oder rothes Licht horizontal dicht nebeneinander zeigt, leicht zu bemerken, wie das weisse Licht das daneben liegende farbige Licht so sehr überstrahlt, dass letzteres nicht mehr zu sehen ist. Kann man nun aus irgend einem Grunde die von Schubert in seinem Aufsatze vorgeschlagene Aushilfe nicht anwenden, also Einfahrt- und Ausfahrtmaste trennen, so steht doch nichts im Wege, die Lichter statt horizontal nebeneinander lieber vertikal übereinander anzuordnen. Dabei kann man ganz leicht das grüne Licht von dem einen oder den beiden weissen Lichtern soweit ab, unter oder über dieselben, setzen, dass es von dem weissen Licht nicht mehr erdrückt wird. Freilich muss dann ein Arm nicht oben am Mast, sondern 1 oder 1,5 m unter der Spitze desselben angebracht werden, statt der Bilder:

und

erhält man die Bilder:

und und

doch widerstreiten dieselben nicht der Signalordnung, welche nur von der waagerechten oder schrägen Stellung der Arme spricht und nicht vorschreibt, an welcher Stelle des Mastes dieselben sitzen sollen. Der Anblick dieser Signale mit Armen in verschiedener Höhe ist einstweilen für unser Auge noch ungewohnt, die wesentlichen Vortheile, welche sich aus dem deutlicheren Schein der farbigen Laterne ergeben, werden jedoch bald zu bemerken sein, zumal sich auch für die Tagessignale hieraus keine Undeutlichkeit herausstellt.

Die Ausfahrt- von den Einfahrtmasten zu trennen ist oft wegen mangelnden Platzes oder wegen vorstehender Gebäude, Krümmung der Geleise u. dergl. nicht möglich, und wenn es auch in der Regel wünschenswerth ist, alle Arme einer Signalgruppe und alle Lichter bei Abend in einer Horizontalreihe vor sich zu sehen, so ist das Herausheben eines Armes und eines Lichtes ein geringerer Uebelstand als die völlige Nichtsichtbarkeit eines Signales, wie ihn die vorgebrachten Klagen andeuten.

Dabei mag aus früheren Jahrgängen der „Lokomotivführerzeitung“ daran erinnert werden, wie die Leser und Einsender dieser Zeitung schon wiederholt sich über die häufig zu geringe Leuchtkraft der Abendlaternen an den Signalen beschwert haben. In einem Artikel vom Januar 1892 vergleicht ein Einsender die rothen und grünen Lichter mit Glühwürmchen,

welche er am Horizonte suchen müsste, und verlangt hell brennende Flammen mit deutlichen Farben statt unbestimmter Abtönungen und kleiner Scheibendurchmesser. In dieser Richtung ist zwar in den letzten Jahren erheblich viel verbessert worden, doch kann hierin nicht genug geschehen, und muss auf diesen Punkt immer und immer wieder zurückgewiesen werden. Es ist hier bekanntlich das rothe Licht weniger schwierig als das grüne, für welches passende Glasscheiben sich nicht immer leicht finden lassen, doch auch manches rothe Licht ist wegen Kleinheit der Flamme und wegen schlechter Blenden nicht weit genug zu erkennen, zumal wenn ein Schneetreiben Schnee an die Scheiben ansetzt und die ohnehin spärliche Leuchtkraft der Lampe noch weiter vermindert. Wer nun bedenkt, wie das Aufmerken auf die farbigen Lichter die Sicherheit der gesammten Eisenbahnfahrten begründet, der wird die Forderung der Lokomotivführer nicht für unberechtigt erklären können. Ebenso sind sie auch diejenigen, welche recht eigentlich über die praktische Brauchbarkeit der Signalordnung zu urtheilen haben, und wenn ihr Urtheil, wie oben angegeben, sich für die jetzt gültigen Bestimmungen und für den Wegfall des weissen Lichtes als Fahrsignal ausgesprochen hat, so ist dies wohl als maassgebend zu betrachten.

Möchten im Leserkreise dieser Zeitung die Vorschläge des Verfassers über das Milchglas als Blendung des Sternlichtes und über die Anordnung der Laternen mit mehreren Armen an einem Maste zur Erwägung genommen werden! J.

Juristisches.

Ist die Bahn zur Rückzahlung nicht benutzter Fahrkarten verpflichtet?

Obige Frage ist in Nr. 8 S. 72 d. Ztg. einer Erörterung unterzogen worden. Die bezüglichen Ausführungen des Herrn Verfassers über die Vertragsnatur des Verhältnisses zwischen Fahrkarteninhaber und Bahnverwaltung, sowie über den Charakter der Fahrkarte als eines blossen Ausweises über den Vertragsabschluss sind vollkommen richtig. Sehr bedenklich sind indessen die daraus gezogenen Folgerungen. Der Herr Verfasser bejaht ganz allgemein die Frage, ob die Bahn zur Rückzahlung des Fahrpreises angehalten werden kann, wenn der Fahrgast die Fahrt nicht unternehmen kann **oder will**. Er unterscheidet nicht zwischen den Fällen, wo die Fahrt aus freiem Antriebe des Fahrkarteninhabers unterbleibt, und dem Falle, wo die Fahrt aus irgend welchem Zufall (liege dieser nun in der Person des Fahrgastes oder in den Betriebsverhältnissen der Eisenbahn) unmöglich wird.

Es fährt jemand mit einer 5 Tage gültigen Rückfahrkarte von Frankfurt a/M. nach Berlin. Am 5. Tage tritt er die Rückfahrt nicht an, weil er Abends noch die Oper hören will, oder weil er einen alten Freund trifft. Hier erstattet zwar die Eisenbahnverwaltung den auf die nicht ausgeführte Rückfahrt entfallenden Theil des Fahrkartenpreises, aber sie thut dies nur aus Noblesse, aus Rücksichten der „Billigkeit". Wenn die Bahnverwaltung sich weigerte, einen Theil des gezahlten Preises zurückzuzahlen, so würde jeder Versuch, sie im Klagewege hierzu zu zwingen, erfolglos sein. Denn der Reisende hat freiwillig auf einen Theil seiner aus dem Transportvertrage fliessenden Rechte verzichtet. Er hätte fahren können, aber er hat von seinem Rechte keinen Gebrauch gemacht. Dass er durch diese Verzichtleistung auch einestheils seiner eingegangenen Verpflichtungen (hier der Verpflichtung zur Zahlung des vertragsmässigen Transportpreises) überhoben werde, ist eine durch nichts zu rechtfertigende Annahme. Richtig wäre diese Annahme, wenn jedem Vertragschliessenden das Recht zustände, jederzeit nach Belieben vom Vertrage zurückzutreten. Das ist aber gewiss nicht der Fall. Vertragsmässig eingegangene Verpflichtungen können nicht durch einseitigen Willensentschluss, sondern nur durch wechselseitige ausdrückliche Erklärung beider Vertragschliessenden rückgängig gemacht werden. Es kommt gar nicht darauf an, dass die Eisenbahn weniger leistet, als sie vertragsmässig leisten muss. Ihre Verpflichtung zur vollen Leistung wird dadurch nicht aufgehoben, und wenn sie diese Verpflichtung nicht erfüllt, so ist das nicht ihre Schuld. Die Bahnverwaltung ist zur vollen Leistung bereit, kann dafür aber auch die reelle Gegenleistung des Fahrgastes verlangen. Eine Einschränkung der Verpflichtung der Bahnverwaltung, verbunden mit einer entsprechenden Ermässigung der Gegenleistung wäre mit einer Aenderung des geschlossenen Transportvertrages gleichbedeutend. Eine solche Aenderung kann aber kein Kontrahent einseitig vornehmen.

Zweifelhaft könnte der Fall erscheinen, wenn der Fahrgast vor Antritt der Rückfahrt durch Zufall, z. B. infolge eines Beinbruchs, an der rechtzeitigen Ausführung der Rückfahrt verhindert würde. Die Entscheidung würde hier je nach den thatsächlichen Umständen des Falles und je nach dem anzuwendenden Rechte verschieden ausfallen können. Im allgemeinen aber wird sich auch in Fällen der letzterwähnten Art ein Anspruch auf Rückerstattung rechtlich schwer begründen lassen: den Schaden muss in der Regel derjenige tragen, in dessen Person er sich ereignet hat. Vergl. § 360 ff. I. 5 A. L.-R. — § 1311 Oesterr. G.-B. — § 126 Sächs. G.-B.

Ueber dieselbe Frage geht uns auch noch eine zu demselben Resultat kommende Mittheilung des Herrn Regierungsassessor Holzbecher, Mitglied des Eisenbahn-Betriebsamts Schneidemühl, zu, welche wir, soweit dieselbe jene Ansicht noch weiter begründet, nachstehend mittheilen:

Das Rechtsverhältniss zwischen dem Reisenden und der Eisenbahnverwaltung gründet sich auf die für den Personentransport erlassenen tarifarischen Vorschriften, insbesondere auf den Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif (z. Zt. für die Preussischen Staatsbahnen gültig vom 1. Januar 1893). Der hier maassgebende Theil I des Tarifs vom 1. Januar 1893 enthält die §§ 10—29 der Verkehrsordnung, betreffend Beförderung von Personen und die hierzu erlassenen allgemeinen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatseisenbahnen. Diese Vorschriften kommen, wenn jemand mit der Staatseisenbahn-Verwaltung einen Personenbeförderungs-Vertrag abschliesst, ohne weiteres zur Anwendung und sie haben die rechtliche Wirksamkeit von Vertragsfestsetzungen (vergl. Eger, Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechts Bd. I S. 60 Anm. 7, Schroetter, Das Preussische Eisenbahnrecht S. 114 Anm. 3, und Urtheil des Reichsgerichts vom 6. März 1886 in Jahrg. 1886 S. 556 d. Ztg.). In den Zusatzbestimmungen zu § 12 der Verkehrsordnung (S. 21 des Personentarifs) sind nun sowohl die Bestimmungen über die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten, als auch das Verbot der Uebertragbarkeit enthalten, und sind diese Vorschriften für denjenigen, welcher eine Rückfahrkarte löst, bindend. Der Reisende hat also mit Lösung der Fahrkarte (bezw. Rückfahrkarte) mit der Eisenbahnverwaltung einen Vertrag geschlossen und durch Hingabe des Fahrgeldes seinerseits den Vertrag erfüllt. Die Eisenbahnverwaltung muss demnächst durch Ausführung der Beförderung ihrerseits den Vertrag erfüllen. Sie thut dies, indem sie dem Reisenden Gelegenheit gibt, die fahrplanmässigen Züge zu benutzen. Wenn der Reisende innerhalb der zulässigen Zeit die ihm dargebotene Beförderung nicht in Anspruch nimmt, so verzichtet er auf seine vertraglichen Rechte. Nur in bestimmten, in der Verkehrsordnung vorgesehenen Fällen (§§ 20, 26) ist die Rückzahlung des Fahrpreises vorgesehen, dagegen im § 19 a. a. O. ausdrücklich bestimmt, dass dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zusteht. Nach Ansicht des Herrn Verfassers des Artikels in Nr. 8 S. 72 d. Ztg. würde auch hier — wegen ungerechtfertigter Bereicherung der Bahn — eine Bereicherungsklage von Erfolg sein müssen. Da nur vertragliche Verhältnisse in Frage kommen, kann von einer Bereicherungsklage (Klage aus der nützlichen Verwendung, condictio sina causa, causa data, causa non secuta) überhaupt nicht die Rede sein (§§ 262 ff., 277, 278 I. 13 A. L.-R.'s). In dem unbedingt erhobenen Anspruch auf Rückerstattung des Betrages für nicht benutzte Fahrkarten würde ein gesetzlich nicht begründeter Rücktritt von einem zweiseitigen Vertrage liegen (§ 270, § 377, §§ 393 ff. I. 5 A. L.-R.'s). — Wenn die Eisenbahnverwaltungen trotzdem in der Regel die reklamirten Beträge für nicht oder nur zum Theil benutzte Fahrkarten zurückzahlen, so geschieht dies nicht auf Grund rechtlicher Verpflichtung, sondern aus Billigkeit. Nur unter diesem Gesichtspunkte ist seitens der Centralinstanz den Verwaltungsbehörden aufgegeben worden, den Anträgen des Publikums thunlichst entgegenzukommen. Ein Recht auf Rückerstattung ist seitens der Preussischen Eisenbahnverwaltung niemals anerkannt worden. Dies geht auch aus der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande herausgegebenen Kundmachung 25 — früher 36 — (Uebereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld) hervor, in welcher es sub I A Nr. 1 heisst: Im Verkehre zwischen den am Deutschen Eisenbahn-

Verkehrsverbande betheiligten Verwaltungen tritt, abgesehen von den Fällen, in welchen eine rechtliche Erstattungspflicht oder die Verschleppung eines Reisenden vorliegt, eine Erstattung von Fahrgeld auch im Falle nachgewiesener Nichtausnutzung von Fahrkarten ein.*)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 167 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 250 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verzeichniss der zulässigen grössten Radstände der Eisenbahn-Fahrzeuge (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 4174 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Am 14. d. Mts. findet in Berlin eine Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt, auf deren Tagesordnung folgende Anträge stehen: Aenderung der Zusatzbestimmung I (1) zu § 50 der Verkehrsordnung; Frachtberechnung für lange Gegenstände; Aenderung der Position 24 des Verzeichnisses der sperrigen Güter „Pflanzen“; Tarifirung von Emballagen aus Metall oder Holz zum Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und Ergänzung der Position Holzwaaren des Spezialtarifs III; bedeckte Beförderung zur Ausfuhr bestimmter, fest verpackter Hohlglas- und Thonwaaren; Aenderung der Positionen Borke und Lohe des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter; Tarifirung von geröstetem Getreide und Malz, sowie von gerösteten Graupen; Streichung des Artikels „Zinkgrau“ in der Position Zinkstaub (Poussière) des Spezialtarifs II; Tarifirung von Kameelhaaren; Detarifirung von Erdnusskleie und Erdnussschalen; Versetzung von Dachfilz (Asphaltfilz) in den Spezialtarif II; Versetzung eichener Fassdauben und Fassbodentheile in den Spezialtarif II; Tarifirung von Schlackensand und Schlackenmehl; Aufnahme von Schwefeleisen in den Spezialtarif III; Tarifirung von gefärbtem Schwerspath; Aufnahme von Antichlor (unterschwefligsaures Natron) in den Spezialtarif III.

Staffeltarife.

Im Preussischen Abgeordnetenhause ist von den Abgg. Dr. Eckels (natl.), v. Plettenberg (kons.), Schmitz (Centr.) und v. Tiedemann-Bomst (freikons.) mit Unterstützung der betreffenden Parteien ein Antrag auf sofortige Aufhebung der Staffeltarife auf Getreide und Mühlenfabrikate zur Unterschrift ausgelegt.**)

In der Begründung wird besonders hervorgehoben, dass der gegenwärtige Zustand unhaltbar werden würde, wenn von der Reichsregierung das Erforderniss des Identitätsnachweises aufgehoben werden sollte und wenn durch Abschluss eines Handelsvertrages mit Russland das zu ermässigten Zollsätzen eingeführte Russische Getreide ebenfalls die Vortheile des Staffeltarifes geniessen würde.

In der Bayerischen Kammer der Abgeordneten trat bei der Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung der Referent Abg. v. Stauffenberg ebenfalls für die Beseitigung der Staffeltarife ein. Der Ministerpräsident Freiherr v. Crailsheim führte darauf aus, die Bayerische Regierung habe bei der Preussischen wiederholt Schritte zur Beseitigung der Staffeltarife gethan. Die Preussische Regierung habe aber unter Zugrundelegung der Statistik der Jahre 1888 und 1890 geltend gemacht, die Staffeltarife auf Getreide hätten auch Bayern begünstigt. Der Minister fügte hinzu, die Getreidezufuhr aus Bayern habe zugenommen, die Mehlausfuhr mindestens nicht abgenommen. Die Mehlausfuhr aus Norddeutschland nach Bayern sei zwar im Fortschreiten begriffen, habe aber die Höhe noch nicht erreicht, die sie vor der Einführung der Staffeltarife gehabt habe. Die vor kurzem in Berlin abgehaltene Konferenz habe vorerst ein praktisches Resultat nicht gehabt, es werde aber ein weiterer Meinungsaustausch in einer Schlusskonferenz stattfinden. Schliesslich nahm die Kammer einstimmig den Antrag des Ausschusses an, worin die Regierung ersucht wird, in den Bemühungen zur Beseitigung der Preussischen Staffeltarife für Getreide und Mahlprodukte mit thunlichster Energie fortzufahren.

Aus dem Oldenburgischen Landtage.

Die Staatsregierung hat dem Landtage die zu dem Voranschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1894/96 angekündigten Anträge auf Bewilligung von Mitteln für diejenigen Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen von Bahnanlagen, die einen höheren Aufwand als 40 000 *M.* beanspruchen, nunmehr vorgelegt. Die Anträge erfordern insgesammt einen Aufwand von 3 030 550 *M.* für den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes, welcher im Wege der Anleihe zu Lasten des Eisenbahnbaufonds aufgebracht werden soll.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnstrecke Osnabrück-Rheine belegene Haltestelle Laggenbeck für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet worden (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover in Nr. 9 S. 82 d. Ztg.).

Güternebenstellen.

Am 1. April d. J. gelangt die Güternebenstelle Reichenstein bei Camenz (Direktionsbezirk Breslau) zur Aufhebung.

Rechnungsergebnisse der Württembergischen Staatseisenbahnen im Etatsjahre 1892/93.

Die Rechnungsergebnisse der Eisenbahn-Betriebsverwaltung für 1892/93 sind nunmehr endgültig festgestellt. Es belaufen sich die Einnahmen auf 37 680 530,80 *M.*; gegen den Etatssatz mehr um 610 530,80 *M.*; die Ausgaben auf 24 958 432,95 *M.* gegen den Etatssatz mehr um 3 138 697,95 *M.*

Es ergibt sich hiernach ein Mehrbetrag der Einnahmen über die Ausgaben von 12 722 097,85 *M.* Da eine Vermehrung des Betriebsfonds um 16 532,48 *M.* stattgefunden hat, haben die Ablieferungen an die Staatshauptkasse 12 705 565,37 *M.* betragen. Gegen den Etatssatz von 15 250 265 *M.* sind sie um 2 544 699,63 *M.* zurückgeblieben.

Die Verzinsung der Eisenbahnschuld erforderte im Jahre 1892/93 15 756 605,87 *M.* Der Reinertrag blieb somit hinter diesem Bedarfe zurück um 3 051 040,50 *M.* In dem Jahre 1891/92 war das Erträgniss hinter dem Zinsenbedarfe um 3 894 808,96 *M.* zurückgeblieben.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth).

Nach der der Generalversammlung vorgelegten Betriebsrechnung betrug im Jahre 1893 die Summe aller Einnahmen 333 267 *M.* (von welchem Betrage 308 042 *M.* auf den Personen- und Gepäckverkehr und 19 295 *M.* auf den Güterverkehr entfallen), die Summe aller Ausgaben 259 472 *M.*, der Ueberschuss 73 795 *M.*, von welchem nach Beschluss der am 1. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung 63 720 *M.* (wie im Vorjahre) zur Vertheilung einer Dividende von 36 *M.* für jede Aktie verwendet, 3 471 *M.* dem Bahnerneuerungsfonds zugewiesen und 6 604 *M.* als Theuerungszulage für das Dienstpersonal verwendet werden.

---

*) Nach erfolgtem Satz der vorstehenden Ausführungen erhalten wir von Herrn Direktionsrath Lieberich in Ludwigshafen am Rhein einen Aufsatz, welcher von derselben Rechtsanschauung ausgehend ganz zu demselben Resultat gelangt. Derselbe weist, was wir noch hervorheben wollen, darauf hin, „dass Rückvergütungen allerdings, wenn die Nichtausführung der Reise in glaubwürdiger Weise nachgewiesen ist, von allen Deutschen Eisenbahnverwaltungen bei einfachen und Rückfahrkarten erfolgen. Dies geschieht aber keineswegs in Anerkennung eines dem betreffenden Fahrkarteninhaber zustehenden Rechtsanspruches, sondern ausschliesslich aus Gründen der Geschäftskulanz und haben Meinungsverschiedenheiten hierüber kaum jemals bestanden.“ Die Redaktion.

**) In der kürzlich erschienenen Broschüre von Geh. Oberregierungsrath Ulrich „Staffeltarife und Wasserstrassen“ wird die Frage der Getreidestaffeltarife sowohl vom Standpunkt der Eisenbahnen, als der Volks- und Staatswirthschaft unter Benutzung eines reichhaltigen thatsächlichen Materials, auch des Auslandes, geprüft. Das Ergebniss dieser streng sachlichen Prüfung fällt zu Gunsten der Staffeltarife aus. „Die Deutschen Verkehrsinteressenten (sagt Ulrich) müssen entweder für die Zukunft auf erhebliche Tarifermässigungen der Eisenbahnen verzichten, oder eben diese Ermässigungen in Form von Staffeltarifen annehmen“. Wir werden in nächster Nummer eine ausführliche Besprechung der gründlichen, klar und überzeugend geschriebenen Untersuchung zum Abdruck bringen. Die Redaktion.

Mecklenburgische Südbahn.

Die Aktionäre werden aufgefordert, ihre Aktien behufs Umtausches gegen 3,5 % Mecklenburgische Landesobligationen vom 1. März d. J. ab bei der Grossherzoglichen Renterei in Schwerin einzureichen. Für je 4 Prioritäts - Stammaktien à 500 ℳ erhalten die Aktionäre Schuldverschreibungen zum Nennwerthe von 1 100 ℳ mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1894, sowie fünfvierteljährige Zinsen auf die Zeit vom 1. Januar 1893 bis 31. März 1894 in Baarzahlung; für je zwei Stammaktien Litt. A à 500 ℳ Schuldverschreibungen zum Nennwerthe von 500 ℳ, sowie fünfvierteljährige Zinsen in Baar und ausserdem eine baare Zuzahlung von 5 % des Nennwerthes der zum Umtausche gebrachten Aktien.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Die Aktionäre werden jetzt aufgefordert, nach Maassgabe des Verkaufsvertrages vom 26. September 1893 ihre Aktien vom 1. März d. J. ab bei der Grossherzoglichen Renterei in Schwerin zum Umtausche gegen Schuldverschreibungen einer 3,5 % konsolidirten Mecklenburgischen Landesanleihe einzureichen. Mit den Aktien sind die zugehörigen Dividendenscheine für 1893 und folgende nebst Talons abzugeben. Die Aktionäre erhalten für jede Aktie von 500 ℳ Schuldverschreibungen zum Nennwerthe von 1 500 ℳ, mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April d. J., sowie fünfvierteljährige Zinsen auf die Zeit vom 1. Januar 1893 bis 31. März d. J. in Baar. Aktien, welche nach dem 1. März 1895 eingeliefert werden, werden nicht mehr umgetauscht.

Prignitzer Bahn.

In der ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, die projektirte Verbindungsbahn zwischen Wittstock und Mirow bis zur Landesgrenze zu bauen und die Konzession für diese Strecke nachzusuchen. Das veranschlagte Baukapital von 925 000 ℳ soll durch Ausgabe von 720 Aktien à 1 000 ℳ — je zur Hälfte in Stamm- und Prioritäts - Stammaktien —, sowie durch Aufnahme einer Anleihe bis zur Höhe von 205 000 ℳ aufgebracht werden. Da auch die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Bahn ihre Strecke von Mirow bis zur Landesgrenze verlängert, ist die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Wittenberge und Neustrelitz bezw. Stettin gesichert.

Beförderung von Gütern zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und der Central-Markthalle andererseits.

Vom 1. April d. J. ab werden für die Beförderung von Gütern zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einschliesslich des Central - Viehhofes und des Lagerhofes bei Gesundbrunnen einerseits und der Berliner Central-Markthalle andererseits bei Umexpeditionen infolge anderweiter nachträglicher Anweisung des Verfügungsberechtigten feste Ueberführungsgebühren erhoben, welche für je 100 kg Stückgut 0,20 ℳ, für Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen 9 ℳ, für Güter der Spezialtarife I und II 6 ℳ, für Güter des Spezialtarifs III und für Schutzwagen 3 ℳ für jeden Wagen betragen. Dazu tritt, wenn die Umexpedition erst nach Eingang der Sendung auf der ursprünglichen Bestimmungsstation verlangt wird, noch die bisherige Umlade- bezw. Umstellungsgebühr von 0,10 ℳ für je 100 kg Stückgut und 2 ℳ für jeden Wagen bei Wagenladungen. Die vorstehenden Ueberführungsgebühren gelangen auch zur Erhebung, wenn Güter, welche nicht rechtzeitig abgenommen werden, wegen Raummangels von der Central - Markthalle nach dem Schlesischen Güterbahnhof zu Berlin zurückbefördert werden.

Durchlochte und nicht benutzte Fahrkarten.

Auf den Stationen der Preussischen Staatsbahnen mit abgesperrten Bahnsteigen werden Fahrkarten, welche wegen Zugüberfüllung oder aus anderen Ursachen nachweislich zur Fahrt nicht benutzt, jedoch bereits durchlocht sind, seitens des diensthabenden Beamten handschriftlich oder mittelst Stempels wieder gültig gemacht. Dem Inhaber einer auf diese Weise gültig gemachten Fahrkarte steht es frei, die Fahrt an demselben oder dem nächstfolgenden Tage auszuführen. Wird die sofortige Zurückerstattung des Fahrgeldes am Schalter verlangt, so erfolgt dieselbe, sofern nicht einer der im § 14 Abs. 1 oder § 26 Abs. 4 der Verkehrsordnung bezeichneten Fälle (Mangel an Platz in der betreffenden Klasse oder Ausfall des Zuges) vorliegt, nur unter Kürzung von 10 ₰, d. i. dem Betrage einer Bahnsteigkarte.

Kleinbahnen.

In Gemässheit des Beschlusses des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 20. Januar 1893 sind in den Etat der Forstverwaltung für 1894/95 zum ersten Male 200 000 ℳ aufgenommen zur Anlage und zur Betheiligung an Anlagen von Kleinbahnen, sowie zu Beihilfen für dieselben, sofern diese Bahnen für die Forstverwaltung von wesentlichem Interesse sind, ohne Hinzutritt der letzteren aber nicht zur Ausführung kommen würden. Es soll hiermit ein Fonds angelegt werden, welchem etwa Rückeinnahmen wieder zufliessen. In gleicher Weise sind in dem Etat der Domänenverwaltung für Kleinbahnzwecke 50 000 ℳ zum Ansatz gebracht.

Durch Verfügung vom 15. Januar d. J. hat der Finanzminister angeordnet, dass zur Förderung der Unternehmungen von Kleinbahnen sowohl in den Katasterbüreaus der Bezirksregierungen, als auch in den Katasterämtern die zu solchem Zweck verlangten Kopien und Handzeichnungen von Katasterkarten stets mit thunlichster Beschleunigung anzufertigen sind. Falls die räumlichen und geschäftlichen Verhältnisse es zulassen und gegen die Person des namhaft gemachten Zeichners nicht besondere Bedenken obwalten, können die Regierungen dem Unternehmer oder dem mit der Anfertigung der Vorarbeiten für das Unternehmen Beauftragten die Erlaubniss ertheilen, Handzeichnungen auf durchsichtigem Stoff von den Gemarkungskarten und Reinkarten in den Geschäftsräumen der Katasterverwaltung selbst entnehmen zu lassen. In diesem Fall hat der Unternehmer oder sein Beauftragter die tarifmässigen Gebühren zur Staatskasse zu entrichten, wie wenn die Handzeichnungen durch die Katasterverwaltung angefertigt wären. Sonstige Bestimmungen über die Entnahme der Handzeichnungen zu treffen, bleibt den Regierungen vorbehalten.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft in Berlin.

Die am 22. d. Mts. stattfindende Generalversammlung soll u. a. auch über den Vertrag, betreffend den Erwerb der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn, Beschluss fassen.

Strassenbahnen.

Breslauer Strassenbahn. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung für das Jahr 1893 die Vertheilung einer Dividende von 7 % (wie im Vorjahre) vorzuschlagen.

Magdeburger Strassenbahn. Der Aufsichtsrath schlägt vor, für das Jahr 1893 eine Dividende von 6 % (wie im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen.

Kontinentale Pferdeeisenbahn - Gesellschaft. Auf der Tagesordnung der am 10. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung steht u. a. auch ein Antrag auf Genehmigung der Uebertragung des Pachtvertrages von der Tramways Compagnie of Germany auf die neu zu begründende Dresdener Strassenbahn-Aktiengesellschaft in Dresden.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Die ganze an die Stadtgemeinde Berlin für das Jahr 1893 gezahlte Abgabe beziffert sich auf 1 128 809 ℳ.

Aus dem Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

In der Januarversammlung sprach Herr Regierungs-Baumeister Leschinsky über die bei der Prüfung der Brücken zu verwendenden Messinstrumente und gab eine übersichtliche Darstellung der verschiedenen Messmethoden und der dabei gebräuchlichen Apparate. In Deutschland waren im Jahre 1892 rund 10 780 eiserne Brücken vorhanden, welche einen Werth von vielen Millionen darstellen. Den Eisenbahnverwaltungen muss es daran liegen, den Zeitpunkt der Auswechselung möglichst genau zu bestimmen. Hierzu genügt eine augenscheinliche Beobachtung nicht, es ist vielmehr eine periodisch wiederholte exakte Bestimmung der Form der Brücke unerlässlich. Dazu sind Messinstrumente unentbehrlich. Zahlreich sind die Konstruktionen dieser Instrumente und liegt es in der Natur der Sache, dass jeder Konstruktion dieser oder jener Mangel anhaftet, bezw. dass die Anwendung der Instrumente vielfach schwierig ist, auch der Grad der Genauigkeit der Beobachtungen unvollkommen bleibt. Ein Instrument, welches anderen gegenüber wesentliche Vorzüge besitzt, ist nach Ansicht des Vortragenden das von Professor Dr. Seibt. Dieses stellt sich als eine verbesserte Schlauchwaage dar. Die Genauigkeit des Apparates beträgt 0,1 mm. Die durch die periodische Untersuchung der eisernen Brücken erwachsenden Kosten sind nicht unbedeutend; sie betragen durchschnittlich für den Ueberbau 25 ℳ, bei der Berliner Stadtbahn sogar 110 ℳ. Im Anschluss an den Vortrag wies Herr Geh. Baurath Dr. Zimmermann auf Grund von Ergebnissen, welche bei den Reichsbahnen gemacht worden sind, darauf hin, dass dauernde Beobachtungen kaum möglich seien. Der Werth der Messungen bleibt daher ein geringer. Apparate nach Art der Seibt'schen haben auch zu Misserfolgen geführt; sie funktionirten im geschlossenen Raume gut, erwiesen sich aber im Freien als untauglich.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der am 23. Januar d. J. abgehaltenen Sitzung des elektrotechnischen Vereins sprach der Geheime Postrath Grawinkel über die elektrische Beleuchtung der Eisenbahn-Postwagen. Der schwierige Betriebsdienst während der Fahrt stellt besonders hohe Ansprüche an eine künstliche Beleuchtung; die bestehende Fettgasbeleuchtung genügt diesen Ansprüchen nicht. Um den Beamten den Dienst zu erleichtern, wurde im Mai 1893 damit begonnen, einige Bahn-Postwagen mit elektrischer Beleuchtung zu versehen; die Zahl dieser Versuchswagen ist seitdem vermehrt worden, so dass auf den von Berlin ausgehenden grösseren Kursen elektrisch beleuchtete Wagen laufen. Die Elektrizität wird von Böse'schen Akkumulatoren hergegeben; in den grösseren Wagen befinden sich 2 parallel geschaltete Batterien mit je 16 Zellen, von denen 9 Glühlampen von 12 Kerzen Leuchtkraft 27 Stunden lang gespeist werden können. Diese Brenndauer genügt für den Betrieb. Die Akkumulatoren befinden sich zu 4 in handlichen Holzkästen vereinigt, die im Wagen unter den beiden Kleiderschränken untergebracht werden. Der Vortragende beschrieb die nähere Einrichtung der Batterien und der Wagen, sowie der auf dem Anhaltischen Bahnhof zu Berlin eingerichteten Ladestelle, in der aus den Leitungen der Berliner Elektrizitätswerke die Kraft für die Wagenbatterien entnommen wird. Die Versuche lassen schon jetzt erkennen, dass ein günstiges Ergebniss in jeder Beziehung erwartet werden darf, wenn auch alle technischen Fragen in der Angelegenheit noch nicht endgültig abgeschlossen sind.

Bücherschau.

Handbuch des Preussischen Eisenbahnrechts. Von Dr. jur. Georg Eger, Regierungsrath und Justitiar der Königlichen Eisenbahndirektion, Dozent der Rechte an der Universität Breslau. Breslau. 1893. J. U. Kern's Verlag, Max Müller.

Von Band II liegt nunmehr Lieferung 4 vor und bespricht in § 57 die Tarifpflicht, in §§ 58, 59 die Pflicht zur Einführung einheitlicher Transportbedingungen, in § 60 die Pflicht zur Gestattung des Anschlusses, in § 61 die Pflicht zur Gewährung der Mitbenutzung und des Mitbetriebs. Mit § 62 beginnt der wichtige Abschnitt: „Das private Eisenbahn-Transportrecht". In den §§ 63 und 64 werden die rechtlichen Grundlagen des internen Eisenbahn-Gütertransports und deren Bedeutung, sodann in § 65 die Transportpflicht entwickelt.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt ist der Regierungs-Baumeister Meyer in Grunewald zum Eisenbahn-Bauinspektor unter Verleihung der etatsmässigen Stelle eines solchen bei der Hauptwerkstätte daselbst.

Versetzt sind der Regierungs- und Baurath Urban zu Stralsund nach Breslau unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Eisenbahn-Betriebsamts (Breslau-Sommerfeld) daselbst und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Sprengell zu Essen nach Stralsund unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Eisenbahn-Betriebsamts daselbst.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Druckfehlerberichtigung im 1. Anhang zum Lokalgütertarife Theil II — Heft 1. In dem mit Gültigkeit vom 1. Januar 1894 zur Einführung gelangten Lokalgütertarife Theil II — Heft 1 ist im 1. Anhang Abschnitt A—E, Seite 373 bei Pos. 58

die Artikelbezeichnung

Steine der Pos. S. 57

in

Steine der Pos. S. 58

abzuändern.

Wien, am 3. Februar 1894. (286)

2. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahngesellschaft in Wien ist am 25. Januar d. J. die Haltestelle Mraclin zwischen den Stationen Nagy-Görica und Lekenik an der Linie Steinbrück-Sissek für den Personenverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 4. Februar 1894. (287)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-westliche Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 treten in dem oben bezeichneten Vieh- etc. Verkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung von Pferden und sonstigem Vieh in ganzen Ladungen zwischen Göttingen und Hildesheim (Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 27. Januar 1894. (288MG)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 15. Februar d. J. ab wird der Ausnahmetarif 10 für Mineralölrückstände auf den Verkehr von der Station Lauterburg der Reichseisenbahnen ausgedehnt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 2. Februar 1894. (289)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreich.-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich). (Herausgabe der 5. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. März 1894 treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband die 5. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten Aenderung und Ergänzung der Kursdifferenzbeträge, Ausnahmefrachtsätze für Oelsaaten, Malz etc., für die Stationen Neratovic der Böhmischen Nordbahn, Hohenau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Kleinmünchen, Linz und Wels der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie Holoubkau und Zbirow der Böhmischen Westbahn. Durch Nachtrag 5 zu Tarifheft 1 kommen ausserdem zur Einführung:

a) ein neuer Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff zwischen den Stationen Prägarten und Zartlesdorf der Oesterreichischen Staatsbahnen und verschiedenen Deutschen Stationen;
b) ein besonderer Ausnahmetarif für Malz zwischen den wichtigeren Oesterreichischen und Deutschen Stationen und
c) Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. für die Stationen Caslau der Oesterreichischen Nordwestbahn, sowie Laa, Mistelbach und Possitz-Joslowitz der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Endlich treten durch diesen Nachtrag noch einige Berichtigungen ein. Unter anderem wird hierdurch auf Seite 13 des Nachtrags 4 im Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs 6a (Getreide etc.) das Wort „Malz" gestrichen. Diese mit einer Tariferhöhung verbundene Berichtigung gilt erst vom 1. April 1894 ab.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 20 bezw. 10 ₰ oder 12 bezw. 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 25. Januar 1894. (290)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach den Stationen der Neubaulinie Schönholz-Kremmen treten am 5. Februar d. J. an Stelle der mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung ab (1. Oktober und 20. Dezember 1893) eingeführten Frachtsätze ermässigte Tarifsätze in Kraft. Näheres über dieselben ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 30. Januar 1894. (291MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg nach den Stationen Altraden, Pischnitz und Pritzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg kommen am 5. Februar d. J. neue Frachtsätze zur Einführung. Näheres über diese Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 29. Januar 1894. (292MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1894 ab werden die Stationen Bestwig-Nuttlar und Eversberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstationen in die in dem Staatsbahntarif Elberfeld-Berlin bestehenden Ausnahmetarife für

Eisen der Spezialtarife I und II einbezogen. Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 29. Januar 1894. (293MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
gleichzeitig namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Hanseatischer und Hanseatisch - Ostdeutscher Güterverkehr.

a) Am 15. Februar 1894 wird der Artikel „Wollstaub" in den Ausnahmetarif für geringwertige Massenartikel (Rohstofftarif) unter Position 1 — Düngemittel — aufgenommen.

b) An demselben Tage treten im Hanseatisch - Ostdeutschen Verbande, Tarifheft Nr. 1, direkte Frachtsätze zwischen Hamburg L. B. einerseits und Stationen der Alt - Damm - Colberger Eisenbahngesellschaft andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 29. Januar 1894. (294MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit sofortiger Wirksamkeit ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 14 für die Beförderung von Baumwollwaaren, gemeinen usw. um 0,11 *M* pro 100 kg.

München, den 27. Januar 1894. (295)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Werrabahn - Oesterreichischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. erscheint ein neuer Tarif nebst einem Anhang zu demselben, die Kursdifferenzen enthaltend, welcher im allgemeinen das bisherige Oesterreichische Verkehrsgebiet umfasst und von Anfang März ab von den betheiligten Endbahnen bezw. Stationen käuflich zu haben ist.

Der neue Tarif schliesst hauptsächlich Frachtermässigungen und nur einzelne geringe Frachterhöhungen in sich. Die Station Schmalkalden des Direktionsbezirks Erfurt tritt in den Westdeutsch-Oesterreich.-Ungarischen Verbandstarif ein und erscheint deshalb in dem neuen Werrabahn-Oesterreichischen Tarif nicht mehr.

Ueber die Höhe der Frachtsätze des letzteren Tarifs ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Meiningen, den 3. Februar 1894. (296)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 15. Februar d. J. wird die Station Langenberg a. d. Elster mit den für die Station Köstritz des Direktionsbezirks Erfurt bestehenden Frachtsätzen in den bezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 3. Februar 1894. (297)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif von Deutschland nach Semlin transito. Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. gelangen im Rahmen obenbezeichneten Tarifs für die Beförderung von Bleierzen von Semlin nach Friedrichshütte und Rosdzin direkte Frachtsätze (für Friedrichshütte ein Satz von 206, für Rosdzin ein Satz von 196 Cts. für 100 kg) zur Einführung.

Breslau, den 5. Februar 1894. (298)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. März l. J. tritt zum Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1 der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält neu einbezogene Stationen, Erweiterung der Ausnahmetarife 14 (Papier), 27 a (Heu und Stroh) und 31 (Schwefelkies), sowie neue Ausnahmetarife für Eisenvitriol, Fleischwaaren und rohe Baumwolle.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 2. Februar 1894. (299)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn - Verkehr Breslau - Erfurt. Am 1. Februar d. J. sind durch Nachtrag VI zum Breslau-Sächsischen Gütertarife unter anderem auch direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Heinersdorf, Mösen und Nilbau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen Gera (Reuss), Grosszschocher, Leipzig II (Dresdener Bhf.), Plagwitz - Lindenau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahnen eingeführt worden. Diese Frachtsätze finden auch Anwendung im Verkehr mit den gleichnamigen Mitbewerbsstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt im Staatsbahn-Verkehr Breslau-Erfurt.

Breslau, den 1. Februar 1894. (300)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 10. Februar 1894 wird die Station Wiedersee des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in die Staatsbahn - Gütertarife Bromberg - Altona, -Elberfeld, -Erfurt, -Frankfurt a/M., -Hannover, -Köln (linksrh.) und -Köln (rechtsrh.) einbezogen werden. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 31. Januar 1894. (301)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Vom 8. d. Mts. ab finden die Eisenerz-Frachtsätze dieses Tarifs auch auf eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetriebe Anwendung.

Mit demselben Tage wird die Station Elberfeld für den Versand von Eisenerz usw. aufgenommen.

Köln, den 3. Februar 1894. (302)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafen-Verband (Verkehr mit Oesterreich). Einführung ermässigter Frachtsätze für rohe Baumwolle. Mit 10. Februar 1894 werden besonders ermässigte Frachtsätze für Baumwolle, rohe, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür, im Verkehre zwischen den Deutschen Seehafen-Stationen und diversen Oesterreichischen Stationen im Kartirungswege zur Einführung gebracht.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfragen.

Wien, am 30. Januar 1894. (303)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Maschinen und Maschinentheile, welche zur Einrichtung der in Böhm.-Trübau befindlichen Weberei oder zur Erweiterung der dort befindlichen Spinnerei bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende Juni des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Böhm.-Trübau . .	107 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Böhm.-Trübau . .	102 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Böhm.-Trübau . .	147 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. Februar 1894. (304)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Pilé- und Raffinadezucker treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Neubidschow . .	81 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Neubidschow . .	89 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Neubidschow . .	117 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 31. Januar 1894. (305)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Transitverkehr durch Oesterreich-Ungarn. Tarifirung von „Papier aller Art" im Durchzuge durch Oesterreich - Ungarn. Papier aller Art (Position P 2 der Güterklassifikation des Oesterr. - Ungar. Tarifes Theil I vom 1. Januar 1893) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per Frachtbrief und Wagen, welches nachweislich in Deutschland nach einem ausserhalb Oesterreich-Ungarns liegenden Gebiete zur Aufgabe gebracht wird, wird im Durchzuge durch Oesterreich-Ungarn bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1894, auf Oesterr.-Ungar. Gebiete nach den Frachtsätzen der Oesterr.-Ungar. Tarifklasse B berechnet werden.

Wien, den 1. Februar 1894. (306)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Anwendung der Frachtsätze für Nowosielitza transit. Die in der Nummer 1 dieses Blattes vom 3. Januar 1894, Seite II enthaltene Beschränkung in der Anwendung der im Ausn.-Tarife für Getreide etc. vom 1. Mai 1892 für den obbezeichneten Verkehr vorgesehenen Frachtsätze für Nowosielitza trs. tritt nicht am 1. Januar 1894, wie es in der angeführten Kundmachung heisst, sondern erst vom 15. März 1894 an in Wirksamkeit.

Wien, am 27. Januar 1894. (307)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Sammelladungs-Verkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg. Zulässigkeit der Zusammenladung von Gütern der Klasse A und des Ausnahmetarifs 26 b. Im Verkehre zwischen Lindau, Buchs, Bregenz beziehungsweise St. Margarethen einerseits und Prag, Komotau und Kralup andererseits, ist bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1894 die Zusammenladung von Gütern

a) der Klasse A und
b) des Ausnahmetarifes 26 b

des Tarifes für den Güterverkehr Oesterreich-Lindau-Vorarlberg, gültig vom 1. Juli 1893, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen, zulässig.

Für Güter der Klasse A bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg kommt der Frachtsatz der Klasse A und für die übrigen zugeladenen Güter in jedem Gewichte der Frachtsatz des Ausnahmetarifes 26 b zur Anwendung.

Für das Ergänzungsgewicht bis zu 10 000 kg pro Wagen ist die Fracht nach dem Ausnahmetarife 26 b zu berechnen.

Hinsichtlich der Frachtberechnung bei Aufgabe mit mehreren Frachtbriefen haben die im Tarif Theil I für den vorcitirten Verbandsverkehr (gültig ab 1. Juli 1893) aufgenommenen diesfälligen Bestimmungen Gültigkeit.

Wien, am 30. Januar 1894. (308)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn Grand Central Belge. Die Verwaltung hat einen 4. Nachtrag zum allgemeinen am 10. November 1882 publizirten Tarif für den Transport von Personen und Gepäck zwischen ihren Belgischen Stationen, ebenso wie Vireux und Givet, einerseits und ihren Niederländischen Stationen nebst Aachen andererseits, in Kraft gesetzt.

Brüssel, den 3. Februar 1894. (309)

4. Verdingungen.

Verdingung von Eisenbahnwagen. Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 113 Stück vierachsigen Plattformwagen zu 30 t Ladegewicht,
b) 1 358 Stück bedeckten Güterwagen,
c) 800 Stück Kohlenwagen mit eisernen Kasten,
d) 400 Stück Kokswagen,
e) 1 035 „ offenen Güterwagen,
f) 155 „ Kalkdeckelwagen,
g) 550 „ zweiachsigen Plattformwagen je zu 15 t Ladegewicht,
h) 30 Stück bedeckten Güterwagen mit Endperron,
i) 30 Stück bedeckten Viehwagen für Grossvieh,
k) 50 Stück Langholzwagen je zu 10 t Ladegewicht,
l) 9 446 Stück Rädersätzen,
m) 22 718 „ Spiralfedern und
n) 17 632 „ Tragefedern

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen“ bezw. „Rädersätze“ oder „Federn“ versehen zu dem auf Sonnabend, den 17. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr für die Wagen, Nachmittags 3 Uhr für Rädersätze und Federn anberaumten Verdingungstermine an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 1 ℳ von a bis k und m und zu je 2 ℳ für l und n von dem Büreauvorsteher, Eisenbahnsekretär Bette, Domhof 28 hierselbst, bezogen werden.

Köln, den 1. Februar 1894. (310)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 54 Lokomotiven, und zwar:

a) 6 Stück $^2/_4$ gekuppelten Personenzuglokomotiven mit Tendern in einem Loose,
b) 10 Stück $^2/_3$ gekuppelten Normal-Personenzuglokomotiven mit Tendern in einem Loose,
c) 24 Stück $^4/_4$ gekuppelten Güterzuglokomotiven mit Tendern in 3 Loosen und
d) 14 Stück $^2/_3$ gekuppelten Personenzug-Tenderlokomotiven in einem Loose

am Donnerstag, den 15. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 IV, Zimmer Nr. 2. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven“ bis zur vorerwähnten Zeit an uns einzureichen. Dortselbst, Zimmer Nr. 7, können Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 7 ℳ, bezw. portofreie Einsendung von 7,05 ℳ baar oder in Zehnpfennig-Reichspost-Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. März 1894.

Berlin, den 31. Januar 1894. (311MG)

5. Vermischte Bekanntmachungen.

Der in den Fettgasanstalten Berlin B. A. und Berl. Dresd. Bhf., Leipzig Th. und Erfurt in der Zeit vom 1. April 1894 bis 31. März 1895 zu gewinnende Theer und Kohlenwasserstoff soll verkauft werden und ist Termin zur Eröffnung der Angebote am 23. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau hierselbst, Löberstrasse 32 anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotformular können im genannten Büreau, Zimmer Nr. 19, eingesehen oder gegen Frankoeinsendung von baar 40 ₰ (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im Februar 1894. (312)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 12 **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. Februar 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Staffeltarife und Wasserstrassen.

Von **Franz Ulrich**, Geh. Ober-Regierungsrath und vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.*)

Eisenbahn-Gütertarife sind eine schwere, unverdauliche Kost nicht allein für das grosse Publikum, sondern auch für Geschäftsleute, welche an der Gestaltung jener Tarife lebhaft interessirt sind. Die ungeheuren Zahlenzusammenstellungen, welche jeder derselben enthält, haben nichts Einladendes und wer sich nothgedrungener Weise damit beschäftigen muss, beschränkt sich soviel wie nur irgend möglich auf das, was ihn unmittelbar angeht. Bis zu den Grundsätzen, nach welchen die Tarifbildung erfolgt ist, dringen sehr wenige vor und auch dann meist nur für einen engeren Kreis von Frachtpreisen. Selbst da, wo ausserhalb der Fachleute eine gewisse übersichtliche Kenntniss der Grundlagen der Tarifbildung vorhanden ist, fehlt meist die Einsicht darüber, ob diese Voraussetzungen gerechtfertigt sind oder nicht, nach welcher Richtung hin sie verbesserungsbedürftig sind. Der einseitige Interessenstandpunkt bei Beurtheilung der Tariffragen überwiegt, ein unbefangenes und sachliches Urtheil ist in den in die Oeffentlichkeit dringenden Aeusserungen und Gutachten von einzelnen und von Körperschaften selten anzutreffen.

Schwerlich hat eine Tarifmaassregel ein solches Aufsehen erregt und eine solche Fluth von Erörterungen hervorgerufen, als der von den Preussischen Staatsbahnen am 1. September 1891 eingeführte Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate. Die Diskussion über denselben wurde dadurch erleichtert, dass es sich hierbei nur um eine geringe Zahl von Beförderungsgegenständen handelt, dass die Grundsätze der Tarifbildung an sich einfach sind und die Abweichungen von dem regelrechten Tarif leicht ermittelt werden können. Die Kritik hatte überdies eine genügende Vorbereitungszeit. Der Zeitpunkt der Einführung des Tarifs war geschickt gewählt. Nach der Missernte des Jahres 1891 war in Deutschland ein starker Getreidebegehr, welchem der Tarif helfend entgegenkam; er wurde deshalb einstweilen ruhig hingenommen. Ein Jahr später begann der Angriff gegen ihn und seine Grundlagen, welche im Gegensatz zu den festen kilometrischen Einheitssätzen des regelmässigen Getreidetarifs das System der mit der Entfernung fallenden Staffel befolgten. Eine ziemlich allgemeine Verurtheilung des Getreide-Staffeltarifs und der Staffeltarife überhaupt war das Ergebniss der vielfachen Erörterungen, wobei denn häufig genug ersichtlich war, dass die lebhaftesten Gegner des Staffelsystems keine rechte Vorstellung von seinem Wesen, seiner Berechtigung, seiner Wirkung und vor allem auch von seiner bereits praktisch erprobten Anwendung hatten.

Es ist ein hohes Verdienst des Verfassers des soeben erschienenen Werks „Staffeltarife und Wasserstrassen", dass er es unternommen hat, in einer überaus klaren und lichtvollen Darstellung den Begriff der Staffeltarife, ihre Berechtigung vom wirthschaftlichen und vom Standpunkt der Eisenbahnen, ihre Anwendung in und ausserhalb Deutschlands auseinanderzusetzen und daran eine Erörterung über eine gleichfalls brennende Frage der Verkehrspolitik der Deutschen Staaten, insbesondere Preussens, zu knüpfen — über ihre Stellung zu

*) Berlin, 1889. Verlag von Julius Springer. Preis 4 ℳ.

den lebhaften Bestrebungen auf Schaffung neuer oder Verbesserung bestehender Wasserstrassen. Beide Gegenstände — Staffeltarife der Eisenbahnen und Verkehr der Wasserstrassen — stehen in der That in einem so innigen Zusammenhange, dass die Behandlung der ersteren Frage in erschöpfender Weise nicht zu erledigen ist, ohne zugleich auf das Verhalten der Wasserstrassen in unserem Verkehrs- und Wirthschaftsleben näher einzugehen. Bei der überwiegend einseitigen Auffassung, welche über die Verkehrsbedeutung der Wasserstrassen platzgegriffen hat, ist die unbefangene Darstellung des Verfassers um so dankenswerther, als er sich nicht scheut, die vielfachen Unrichtigkeiten und schiefen Urtheile, welchen man bei den gleichzeitigen Gegnern der Staffeltarife und Anhängern der Wasserstrassen begegnet, in scharfes und helles Licht zu setzen.

Es wird zunächst die theoretische Berechtigung der Tarifbildung nach fallender Staffel mit Rücksicht auf die niedrigeren Selbstkosten der Eisenbahnbeförderung auf längeren Beförderungsstrecken nachgewiesen und dabei auseinandergesetzt, in wie hohem Maasse schon die regelmässigen Tarife der Deutschen Eisenbahnen mit ihren festen Streckensätzen bei kurzen Beförderungsstrecken durch die Einrechnung der festen Abfertigungsgebühr abgestaffelt sind. Für den Spezialtarif I, zu welchem Getreide und Mühlenfabrikate gehören, beträgt der aus dem Gesammtsatz — Streckensatz + Abfertigungsgebühr — sich ergebende E i n h e i t s s a t z für das Tonnenkilometer

bei 10 km . . 17 ₰ bei 100 km . . 5,7 ₰
„ 50 „ . . 7 „ „ 1 000 „ . . 4,65 „

Bei dem Getreide-Ausnahmetarif vom 1. September 1891 fällt dieser Einheitssatz von 200 km ab und beträgt bei 1 000 km nur noch 2,7 ₰. Dass letzterer Satz die Betriebskosten der Eisenbahnen nicht erschöpft, sondern noch einen nennenswerthen Ueberschuss lässt, wird um so klarer, wenn man berücksichtigt, dass solche Beförderungslängen bei den Deutschen Bahnen in Wirklichkeit nur in ganz verschwindendem Umfange vorkommen, der durch die Staffeltarife ermöglichte Verkehr mithin ein reiner Zuwachs ist, dessen Kosten ganz geringfügige sind. Der richtig abgestaffelte Tarif hat den Vortheil, dass er die Sätze für geringe Entfernungen, bei denen der Hauptverkehr stattfindet, unberührt lässt und nur die Sätze auf weite Entfernungen ermässigt, in denen der Verkehr jetzt so gut wie Null ist. Er schafft den Eisenbahnen also neuen Verkehr und neue Einnahmen mit geringen Betriebskosten. Für die Preussischen Staatsbahnen mit ihrem ausgedehnten Netz, welches von Osten nach Westen grösste Längen von 1 400—1 500 km und von Süden nach Norden solche von 7—800 km aufweist, ist ein ausgebildetes Staffel-Tarifsystem um so nothwendiger, als bei ihnen die durchschnittliche Beförderungslänge der Güter nur 120 km beträgt, während dieselbe beispielsweise auf den Bayerischen Staatsbahnen mit ihrem 5 Mal geringeren Netz und 3—4 Mal geringeren Maximallängen 145 km erreicht. Kämen den Preussischen Staatsbahnen gleiche Beförderungslängen zu gute, so würden sie über 3 Milliarden Tonnenkilometer mehr zu leisten haben, und wenn man für den Zuwachs auch nur die Hälfte des Einheitssatzes, welcher im Durchschnitt auf die jetzt beförderte Tonnenkilometer-Menge entfällt, als Beförderungspreis annimmt, eine Mehreinnahme von rund 60 Millionen Mark aus dem Güterverkehre erzielen. Es ist ersichtlich, dass der Preussische Staat durch die steigenden Ansprüche an seine Finanzverwaltung früher oder später genöthigt sein wird, den in der Gestaltung seines Eisenbahnnetzes liegenden und bisher noch wenig berührten Schatz zu heben, was nur auf dem Wege des ausgebildeten Staffeltarifs möglich ist.

Und dies um so mehr, als — wie der Verfasser in einer höchst interessanten Uebersicht nachweist — die Deutschland benachbarten Länder — Niederlande, Belgien, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Russland — das Staffelsystem mit Erfolg anwenden und Deutschlands kontinentale Lage die Wirkungen vielfach zu seinem Schaden erfährt; als ferner die Ergebnisse der bisherigen schüchternen Versuche der Preussischen Staatsbahnen zu einem Fortschreiten auf der betretenen Bahn ermuthigen und als endlich — und dies ist schliesslich die Hauptsache — die wirthschaftlichen Rücksichten sich durchaus im Einklang mit den finanzpolitischen Zielen der Eisenbahnen befinden.

Die Eisenbahnen haben den Zweck, die Entfernungen leichter, regelmässiger und billiger zu überwinden, als dies den Landstrassen und den unregulirten Wasserstrassen möglich war. Sie haben jenen Zweck in der ausgiebigsten Weise erfüllt und den Güteraustausch in nie geahnter Weise gesteigert, mit dem Austausch aber zugleich die Gütererzeugung und den Güterverbrauch. Der Seeverkehr und die Beförderung auf den stetig verbesserten natürlichen und künstlichen Wasserstrassen hat sich der Eisenbahnbewegung angeschlossen. Die Vervollkommnung der Verkehrsmittel hat zahlreiche Gegenstände entweder überhaupt erst absatzfähig gemacht oder ihre Verbrauchs- und Absatzfähigkeit ausgedehnt und gesteigert. Der Tarif mit fallender Staffel ist ein weiteres Hilfsmittel, um diese Wirkung zu vermehren, und wo von ihm bisher kein ausreichender Gebrauch gemacht worden ist, wie in Deutschland, ist an seine Stelle die Beförderung auf den Wasserstrassen getreten, welche selbst bei grossen Umwegen für weite Entfernungen billige Beförderungspreise schafft und die mangelnden Staffeltarife ersetzt — nicht zum Vortheil der Eisenbahnen und der inländischen Wirthschaft. Jenen entgeht ein grosser Verkehr, den sie selbst mit niedrigen Sätzen vortheilhaft bedienen könnten, weil es sich um lange Beförderungsstrecken handelt; für die Volkswirthschaft werden einzelne begünstigte Punkte geschaffen; ausgedehnte und gerade die ärmsten Gegenden der Gebirge, welche der Wasserstrassen entbehren, bleiben von dem billigen Massenverkehr der letzteren ausgeschlossen. In gleicher Weise wirken die zu Gunsten einzelner Beförderungsgegenstände und einzelner Produktions- und Absatzgebiete eingeführten Ausnahmetarife der Eisenbahnen, welche thatsächlich gegenüber den regelmässigen Tarifen mit festen Einheitssätzen eine Staffelung enthalten. Auch sie kommen nicht gleichmässig allen Landestheilen und allen Verkehrsinteressenten zu gute, schaffen Bevorzugungen, reizen zu immer dringenderen Anträgen auf Ausdehnung und Verallgemeinerung und unterstützen, wo dies erfolglos bleibt, auf das Kräftigste die Bestrebungen auf Schaffung neuer Wasserverbindungen, welche die mangelnden Staffeltarife in wirksamster Weise zu ersetzen geeignet sind. Dadurch wird die Meinung unterstützt, dass die Eisenbahnen überhaupt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt seien, dass sie den Massenverkehr den Wasserstrassen überlassen und sich mit dem Personenverkehr und der Beförderung hochwerthiger Güter begnügen sollten. In weiterer Folge haben solche Argumente dazu beigetragen, den Wasserstrassen eine Menge von Verehrern zuzuführen, welche von deren wirthschaftlicher Vortrefflichkeit durchdrungen gleichzeitig eine schwere Beeinträchtigung ihrer berechtigten Interessen darin erblicken, wenn von seiten der Eisenbahnen irgendwelche Tarifermässigungen geplant werden, bei welchen natürlich Aenderungen in den Bezugs- und Absatzverhältnissen des einen und anderen Produktionszweiges, wenn auch meist geringfügiger Natur, nicht zu vermeiden sind. Ganz besonders wird dies von den Staffeltarifen befürchtet und dabei nicht bedacht, dass kein Verkehrsweg stärkere und wirksamere Staffeltarife schafft, als die Wasserstrassen. Der Verfasser weist den Vorwurf gegen die Staffeltarife mit Recht in scharfen Worten zurück. Er sagt: „Es ist auch ganz unrichtig und zeugt von kleinmüthiger Gesinnung, immer nur an den entstehenden Mitbewerb zu denken und nicht an die grossen Vortheile, welche eine jede Transportverbilligung nicht nur für den Absatz der fertigen Erzeugnisse, sondern vor allem für den Bezug und Absatz der schweren, massenhaften Rohprodukte vieler bisher brach liegender Naturschätze gewährt.

Ohne wirthschaftliche Verschiebungen gibt es keinen wirthschaftlichen Fortschritt und es ist hohe Zeit, dass die greisenhafte Furcht vor wirthschaftlichen Verschiebungen, welche leider in den Eisenbahnräthen eine so grosse Rolle spielt und auch auf unsere Eisenbahn-Tarifpolitik schon seit langem lähmend einwirkt, ein Ende nimmt. Wirthschaftliche Verschiebungen gibt es fortwährend im wirthschaftlichen Leben, ohne dieselben wäre das wirthschaftliche Leben todt und würde in Erstarrung verfallen." „Und darauf kommt es an und muss mit aller Macht erstrebt werden, dass wir in unserer wirthschaftlichen Entwickelung nicht hinter dem Auslande zurückbleiben, dass wir die wirthschaftlichen Kräfte unseres Vaterlandes möglichst ausnutzen und entfesseln, damit wir den Wettbewerb im Inland und Ausland siegreich bestehen können." „Will man auch noch im Inland derartige wirthschaftliche Schranken um jeden einzelnen Landestheil ziehen und aus Furcht vor Wettbewerb und wirthschaftlichen Verschiebungen jede Transportverbilligung hintanhalten, so ist dies derselbe kleinliche Standpunkt, auf welchem die Gegner des Zollvereins seinerzeit standen, als sie mit ähnlichen Gründen die Aufrechterhaltung der bestehenden Binnenzölle für jedes kleine Fürstenthum für nothwendig erklärten und die Deutsche Zolleinigung bekämpften. Eine derartige Wirthschaftspolitik würde verhängnissvoll für Deutschland werden, sie würde die wirthschaftliche Entwickelung hemmen und die Fortschritte verhindern, welche erfahrungsgemäss der wirthschaftliche Wettbewerb hervorruft; sie würde endlich die wünschenswerthe wirthschaftliche Verschmelzung Nord- und Süddeutschlands hintanhalten, auf welche gerade in den jetzigen Zeiten Werth zu legen wir soviel Ursache haben."

Die wirthschaftlichen Vortheile allgemeiner Staffeltarife würden nach der Darstellung des Verfassers in folgenden bestehen:

1. Sie unterstützen die Beförderungsmöglichkeit und Absatzfähigkeit der Güter; in welchem Maasse hierzu ein Bedürfniss vorliegt, zeigt der rasch steigende Verkehr der Wasserstrassen auf lange Beförderungsstrecken und zu den gerade für diese besonders niedrigen Beförderungspreisen.

2. Diesem Bedürfniss kann durch die Eisenbahn-Verkehrspolitik der Deutschen Staatseisenbahnen in ungleich zweckmässigerer Weise entsprochen werden, als durch die schwankenden, regel- und grundsatzlosen Beförderungspreise der Wasserstrassen. Von diesen hat immer nur ein Theil Deutschlands Nutzen, ein allgemeines Staffel-Tarifsystem der Deutschen Bahnen kommt allen Theilen unseres Vaterlandes zu gute, ermöglicht die wünschenswerthe Decentralisation der Industrie, während der Wasserstrassenverkehr im Gegentheil mehr centralisirend wirkt. Die Verkehrspolitik der Deutschen Staatseisenbahnen würde sich in vollkommener Uebereinstimmung mit der Wirthschaftspolitik des Reiches befinden; der Wasserstrassenverkehr durchkreuzt dieselbe häufig genug und schwächt ihre Absichten vielfach ab.

3. Allgemeine Staffeltarife der Deutschen Eisenbahnen verbilligen den Bezug und Versand sowohl der Rohstoffe als der fertigen Fabrikate auf weitere Entfernungen und erleichtern den Wettbewerb Deutschlands auf dem Weltmarkt.

4. Erheblichere allgemeine Ermässigungen der bestehenden Tarife der Deutschen Eisenbahnen können bei der gegenwärtigen Lage ihrer Tarifverhältnisse nur noch in Form von Staffeltarifen gewährt werden, weil sie allein die Möglichkeit bieten, unter Vermeidung von schweren Einnahmeeinbussen den Eisenbahnen neuen gewinnbringenden Verkehr zuzuführen.

Demgegenüber werden als angebliche Nachtheile der Staffeltarife folgende angeführt:

1. Sie begünstigen die ausländische Einfuhr.

Der Verfasser weist die Unrichtigkeit dieses Satzes, namentlich auch mit Rücksicht auf den Getreide-Staffeltarif vom 1. September 1891 nach, welcher thatsächlich hauptsächlich auf mittlere Entfernungen von 300—600 km wirksam geworden ist, den östlichen und mittleren Provinzen viel genützt und den westlichen nichts geschadet hat, weil für diese die Getreidezufuhr sich nach wie vor auf dem viel billigeren Wasserwege vollzieht. Die Begünstigung der ausländischen Einfuhr wird sich in den meisten Fällen vielmehr als ein Schreckgespenst herausstellen, dem ein greifbares Wesen nicht zukommt. Um von den inländischen Staffeltarifen einen wesentlichen Vortheil zu ziehen, müssten die ausländischen Güter Beförderungslängen durchlaufen, welche zumal bei dem Massenverkehr auch bei niedrigen Eisenbahntarifsätzen nicht oder nur ausnahmsweise vorkommen. Das ausländische Gut originirt doch in der Regel nicht unmittelbar aus den Grenzgebieten, sondern hat auch schon im Auslande meist eine längere Eisenbahnstrecke zu durchlaufen, ist also bei dem Eintritt in das Inland bereits mit erheblichen Frachten belastet und stösst nun auf die Staffelsätze, welche erst nach mehreren weiteren hundert Kilometern ermässigend wirken. Die Gefahr, dass das Ausland die Staffeltarife in umfassendem Maasse zu seinem Vortheil verwenden könnte, liegt in der That sehr fern; Belgien und Frankreich haben denn auch derartige Erfahrungen nicht gemacht, obwohl die angrenzenden Deutschen Provinzen mit ihrer hochentwickelten und stark auf die Ausfuhr angewiesenen Industrie die Staffeltarife jener Länder sich zu nutze machen konnten.

2. Die Staffeltarife schädigen den Zwischenhandel.

Diese Wirkung werden sie in der That häufig haben, aber zum Vortheil des direkten Austausches zwischen Ueberschuss und Bedarf d. h. zum Vortheil der Volkswirthschaft und zu Gunsten der Allgemeinheit.

3. Die Staffeltarife veranlassen Verschiebungen in den bestehenden wirthschaftlichen Verhältnissen.

Ueber die Nichtberechtigung der Verschiebungsfurcht sind oben bereits die treffenden Aeusserungen des Verfassers angeführt.

Aus der Darstellung des Gedankenganges des Verfassers erhellt, dass ein näheres Eingehen auf die Verhältnisse der Deutschen Binnenschifffahrt nicht zu vermeiden war. Seine Auseinandersetzungen hätten der nöthigen Schlüssigkeit und Klarheit entbehrt und seine Darlegungen von der Nothwendigkeit allgemeiner Staffeltarife der Deutschen Eisenbahnen wären ohne eindringliche Beweiskraft geblieben, wenn er es nicht unternommen hätte, auch diese wichtige und im engsten Zusammenhange mit dem Eisenbahnwesen stehende Frage der Verkehrspolitik der Deutschen Staaten in den Bereich seiner Erörterungen zu ziehen.

Nach einer kurzen Uebersicht über das Wachsthum des Güterverkehrs auf den Deutschen Wasserstrassen wird die wichtige Thatsache hervorgehoben, dass die Beförderungslängen der Güter auf den Wasserstrassen reichlich das Doppelte derjenigen auf den Deutschen Eisenbahnen betragen und dies darauf zurückgeführt, dass sie eben mit ihren niedrigen Beförderungspreisen für lange Strecken einem wirthschaftlichen Bedürfniss entgegen kommen, gegen welches die Eisenbahnen bis auf die neueste Zeit sich ablehnend verhalten haben. Es werden dann die Beförderungspreise der Schifffahrt untersucht, festgestellt, dass dieselben, namentlich für weitere Strecken, stetig gesunken sind und als Schlussergebniss bemerkt, „dass sich der Verkehr der Deutschen Wasserstrassen, insbesondere der grossen Ströme, in den letzten 20 Jahren in staunenswerther Weise entwickelt hat, weit mehr als der der Deutschen Eisenbahnen, und dass diese Entwickelung der Binnenschifffahrt, welche von Jahr zu Jahr zunimmt, im wesentlichen beruht auf den billigen Frachten, welche sie bei grösseren Entfernungen gewährt — Frachten, welche die der Eisenbahnen um so mehr weit unterbieten, als letztere auf

weitere Entfernungen dieselben hohen Streckensätze einrechnen, als auf kurze Entfernungen."

Der Verfasser untersucht dann die wichtige Frage, ob diese Verkehrsentwickelung auf den Wasserstrassen lediglich aus sich selbst heraus oder ob sie nicht vielmehr zum Theil wenigstens auf Kosten der Eisenbahnen, also im Wettbewerb mit diesen erfolgt ist. Von den Anhängern des Wasserverkehrs wird letzteres bestritten und stets behauptet, dass der vermehrte Schifffahrtsbetrieb den Eisenbahnen keinen Nachtheil zufüge, ihnen im Gegentheil durch Steigerung des Massenabsatzes grössere Verkehrsmengen zuführe. Dies ist nur sehr bedingt zutreffend — wie u. a. an dem Paradepferd der Anhänger der Binnenschifffahrt, der Mainkanalisirung, überzeugend nachgewiesen wird. Die Folge des gesteigerten Schifffahrtsbetriebes besteht in der Regel darin, dass an einzelnen Punkten, nämlich da wo Schifffahrt und Eisenbahnen sich berühren, eine Vermehrung auch des Eisenbahnverkehrs stattfindet, welcher aber keinen Gewinn, sondern einen Verlust für die Eisenbahnen bedeutet. Letztere sinken eben zu blossen Zubringern des Verkehrs zu den Wasserstrassen herab; sie vermitteln die Beförderung zwischen den Produktionsstätten, bis zu welchen die Wasserstrassen wegen ihrer Unbehilflichkeit nicht vordringen können, und den Wasserstrassen, treten aber die eigentliche Streckenbeförderung an diese ab. Was die Eisenbahnen dadurch vielleicht an Zahl der auf kurze Entfernungen bewegten Tonnen gewinnen, verlieren sie zehnfach an Zahl der beförderten Tonnenkilometer. Den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg, Hochfeld werden 4—5 Millionen Tonnen Kohle und Koks aus dem Ruhrgebiet auf einer Entfernung von durchschnittlich 25 km zugeführt, um dann einen Wasserweg von 200—300 km zurückzulegen und am Endpunkt der Wasserfahrt vielfach von neuem auf den Eisenbahnwagen zur Ueberführung nach dem endgültigen Verbrauchsort zu steigen. Würde jene Kohlenmenge ausschliesslich auf dem Eisenbahnwege befördert, so würde sie für diese eine Transportleistung von 700—800 Millionen Tonnenkilometer repräsentiren, welche durch das Dazwischentreten der Wasserstrasse auf 100—150 Millionen sinkt. Der Wasserstrassenfreund wird natürlich einwenden, dass lediglich durch die Einwirkung der Schifffahrt überhaupt erst eine Menge von 4—5 Millionen Tonnen absatzfähig geworden sei, ohne ihre Vermittelung aber nur eine viel geringere Menge beförderungsfähig wäre. Der Einwand kann nur mit erheblichen Einschränkungen gelten. Der Verbrauch an sich wäre auch wohl ohne die Wasserstrassen gestiegen, zweifelhaft bliebe lediglich, wer seine Deckung besorgte, ob der Ruhr- oder der Saarbezirk, ob das Inland oder das Ausland. Der Wettbewerb inländischer Bezirke ist für die Gesammtwirthschaft von keinem Belang, es handelt sich also lediglich um Zurückdrängung der ausländischen Kohle. Für den vorliegenden Verkehr gibt es kein dankbareres Absatzgebiet als die Niederlande, welche zu Wasser und zu Lande gleich bequem von dem Ruhrbezirk aus zu erreichen, zugleich aber dem Englischen Wettbewerb besonders zugänglich sind. Hier hätte sich die vielgepriesene Ueberlegenheit der Wasserstrasse über die Eisenbahn in Bezug auf Billigkeit der Beförderung und in Bezug auf Fähigkeit der Bewältigung eines grossen Massenverkehrs in hohem Maasse zeigen müssen, zumal sämmtliche wichtigere Verbrauchsorte, voran die Seehäfen, für die Wasserzufuhr ganz besonders günstig liegen. Und was ist das Ergebniss? Obwohl der Verkehr auf dem Niederrhein in gewaltigen Dimensionen gewachsen ist, besorgt derselbe von der Kohleneinfuhr von der Ruhr nach den Niederlanden nur die kleinere Hälfte (42 %), die Eisenbahnen nahezu $^3/_5$, welchen in erster Linie das Verdienst zuzuschreiben ist, dass der Wettbewerb der Englischen Kohle in jenem Absatzgebiet auf ein bescheidenes Maass herabgedrückt ist.

Die Erklärung für diese auffallende Thatsache liegt in dem Umstande, dass die Wasserstrassen überhaupt geneigt sind den Eisenbahnen mit Vorliebe die Beförderung der hochwerthigen Güter abzunehmen, weil sie auf den Eisenbahnen zu höheren Sätzen befördert und um so leichter auf den Wasserweg übergeleitet werden. Wird dadurch der Vortheil der Wasserbeförderung für die Gesammtwirthschaft erheblich herabgedrückt, so muss damit noch ein weiterer Nachtheil mit in den Kauf genommen werden, die erleichterte Einfuhr ausländischer Güter, welche vielfach die Zwecke der Deutschen Zollpolitik durchkreuzt. Die Unklarheit, welche über die wirthschaftlichen Wirkungen des Wasserstrassenverkehrs herrscht, zeigt sich nirgends drastischer, als wenn dieselben Leute, welche den Eisenbahnen die Einführung von Staffeltarifen verwehren wollen, zugleich als unbedingte Anhänger der Ausdehnung unseres Wasserstrassennetzes auftreten. Die Wasserstrassen nehmen die Wirkungen von Staffeltarifen vorweg, jedoch in regelloser und willkürlicher Weise, zum Vortheil einzelner Plätze und Gegenden und zum schweren Nachtheil anderer. Ein ausgebildetes Staffeltarifsystem der Deutschen Staatsbahnen würde die Vortheile allgemein zugänglich machen, sich im Einklang mit der Wirthschaftspolitik des Reiches befinden und der Gesammtwirthschaft Deutschlands von Nutzen sein.

Der Verfasser weist dann ausführlich nach, wie ungleichmässig die Staatseisenbahnen und die Wasserstrassen bisher behandelt worden sind, welche grossen Summen die verschiedenen Deutschen Staaten, namentlich Preussen, auf Verbesserung und Ausdehnung der Wasserstrassen verwenden, ohne für die Kosten und ihre Verzinsung eine Deckung zu finden, während von den Staatsbahnen nicht nur die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, sondern auch noch die Abführung von Beiträgen zu den allgemeinen Ausgaben der Staatsverwaltung geleistet werden. Er stellt den Satz auf: „Nur dann kann sich die Uebernahme der durch ein Verkehrsmittel entstehenden Ausgaben auf allgemeine Kosten rechtfertigen, wenn auch die diese Kosten aufbringende Gesammtheit der Staatsangehörigen in gleicher Weise an den Vortheilen des Verkehrsmittels theilnimmt." Da letzteres bei den Wasserstrassen nicht der Fall ist, die den Staatseisenbahnen auferlegten Lasten aber die Wirkung einer dem Eisenbahnverkehr und seinen Benutzern auferlegten Steuer haben, so müssen, um die gleichmässige Behandlung beider Verkehrsmittel zu sichern, von dem Verkehr der natürlichen Wasserstrassen Abgaben erhoben werden, welche die Verzinsung und Unterhaltung derjenigen Einrichtungen decken, welche wie Schleusen, Tauerei, Häfen und die damit verbundenen Anlagen zur Umladung, zur Aufbewahrung und zur Ueberführung der Güter von und nach der Eisenbahn und zu sonstigen Erleichterungen des Wasserverkehrs dienen; bei den künstlichen Wasserwegen, Kanälen und kanalisirten Flüssen müssen ausserdem die volle Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, sowie die Kosten der Unterhaltung und des Betriebes aufgebracht werden. Hierzu zwingt schon ein in den Eisenbahnbetriebsinteressen liegender und die Allgemeinheit der Verkehrstreibenden nahe angehender Grund. Wird der Wasserstrassenverkehr in der bisherigen Weise auf Kosten der Eisenbahnen unterstützt und erleichtert, so wird die Schwierigkeit immer grösser, jenen Verkehr zeitweise den Eisenbahnen zu überweisen. Treten infolge von Wassermangel oder Wasserüberfluss, von Frost und Eisgang, von unaufschiebbaren Schleusenreparaturen Stockungen der Schifffahrt, und zwar überwiegend in der ohnehin verkehrsreicheren und für den Betrieb ungünstigeren Herbst- und Winterszeit ein, so wird von den Eisenbahnen verlangt, dass sie den plötzlichen Zuwachs anstandslos aufnehmen und bewältigen d. h. dass sie zu diesem Zweck einen grossen Maschinen- und Wagenpark bereit halten, welcher den grösseren Theil des Jahres über keine Verwendung findet. Selbst wenn man den hierfür erforderlichen Kostenaufwand nicht scheut, so treten noch viel weitere Aufwendungen für Vergrösserung von Bahnhofsanlagen und für Einstellung von Mannschaften zur Be-

setzung der Züge, Ordnung und Abfertigung derselben hinzu. Selbst dann ist, wie der harte Winter 1890/91 zeigte, den plötzlich gesteigerten Anforderungen nicht gerecht zu werden, allgemeine Betriebsstockungen treten ein und unterbinden den Verkehr auch für diejenigen in überaus nachtheiliger Weise, welche an dem Wasserstrassenverkehr nicht betheiligt sind.

Der Verfasser setzt weiter auseinander, wie wenig gerechtfertigt die allgemeine Anschauung ist, dass die Deutschen Eisenbahnen nicht mehr imstande wären, den Verkehr der Massengüter zu bewältigen und dass die Beförderungskosten auf den Wasserstrassen auch dann weit niedriger als diejenigen der Eisenbahnen bleiben würden, wenn beide Verkehrsmittel gleiche Lasten und Abgaben zu tragen hätten. Wenn ersteres Moment u. a. auch zur Begründung des Dortmund-Rheinkanals häufig ins Gefecht geführt wird, so ist das völlig verkehrt. Für das Geld, welches eine der Kanallinien zwischen dem Rhein und der Ems kostete, lassen sich zwei grosse Rangir- und Sammelbahnhöfe mit den zugehörigen Zuführungslinien zu den Kohlenzechen und Verbindungslinien mit den Hauptabfuhrstrecken herstellen. Ein solcher Bahnhof kann täglich 1500 beladene Wagen für die Abfuhr fertig machen, im Jahre also 5 Millionen Tonnen herausschaffen und mehr wird die Leistungsfähigkeit des Kanals keinesfalls betragen. Mit den Erbauungskosten des letzteren würde man also auf der Eisenbahn die doppelte Menge bewältigen.

Ulrich hebt mit Recht hervor, dass, wenn jenes Argument der Freunde der Schifffahrt richtig wäre, man sich wundern müsste, dass die praktischen Engländer, welche auf ihren Bahnen einen kilometrischen Verkehr von etwa der doppelten Stärke des Deutschen befördern, denselben nicht nach Möglichkeit dem sehr ausgebildeten Kanalnetz überweisen, welches sich zum grossen Theil im Eisenbahnbesitz befindet. Die Engländer denken gar nicht hieran, weil sie es für keinen wirthschaftlichen Vortheil halten. Noch lehrreicher ist das Beispiel Frankreichs. Ulrich ist in der glücklichen Lage sich auf die Auseinandersetzungen von A. Picard, der ersten Autorität Frankreichs in Verkehrsangelegenheiten und eines durch seine amtliche Stellung zu einem unbefangenen Urtheil besonders berufenen Sachverständigen, beziehen zu können. Derselbe beziffert die Selbstkosten der Beförderung auf den Französischen Kanälen, wenn man die Verzinsung der Anlagekosten und die sonst vom Staat übernommenen Kosten einrechnet, doppelt so hoch als die der Eisenbahnen, nur auf wenigen Wasserwegen mit besonders starkem Verkehr denen der Eisenbahnen als annähernd gleich. Trotzdem hätten die Wasserwege einen gewissen Nutzen durch Regelung und Niedrighaltung der Tarife der Privatbahnen; wenn dagegen das Eisenbahnnetz dem Staat gehöre, würden die Ausgaben dafür nicht wohl zu rechtfertigen sein. Da bekanntlich in Frankreich keine Schifffahrtsabgaben erhoben werden, so stellen sich die thatsächlichen Beförderungskosten der Wasserstrassen allerdings niedriger als die von den Eisenbahnen erhobenen. Solchen Luxus kann sich das reiche Frankreich mit seinem ausgebildeten Privatbahnsystem, nicht aber Deutschland gestatten, welches seine Mittel um so mehr zu Rathe ziehen muss, als es ein Staatsbahnnetz von grosser Ausdehnung besitzt.

Vortrefflich ist die Darstellung der Folgen einer Verkehrspolitik, welche künstlich das unvollkommene minderwerthige Verkehrsmittel für die Verkehrsinteressenten werthvoller macht als das bessere vollkommene. Die Werthschätzung der Wasserstrassen in der allgemeinen Meinung wird dadurch in einer Weise gesteigert, dass hierin eine grosse wirthschaftliche und finanzielle Gefahr liegt. Zur Begegnung derselben wird als durchaus erforderlich bezeichnet, dass ein neuer Wasserweg imstande sein muss, Gebühren zu tragen, welche die Kosten der Unterhaltung und Verzinsung des Anlagekapitals decken und dass der Nachweis in nüchterner, zuverlässiger, den wirklichen Verhältnissen entsprechender Weise geliefert wird.

Der Verfasser erörtert in einem ferneren Abschnitt die bisherige Stellung der Reichsregierung und der Preussischen Staatsregierung zu der Verwaltung der Wasserstrassen und macht Vorschläge zur Herbeiführung einer gleichmässigen Behandlung der Staatseisenbahnen und Staatswasserstrassen. Es wird auf die Reichsgesetze vom 16. März und 5. April 1886, betreffend die Herstellung des Nord-Ostseekanals und die Erhebung von Abgaben auf der verbesserten Unterweser, hingewiesen, um darzuthun, dass die Bestimmungen der Reichsverfassung über die Gebührenfreiheit der natürlichen Wasserstrassen nicht entgegenstehen, eine Abgabenerhebung da zuzulassen, wo es sich nicht um blosse Nachhilfe zur Erhaltung des fahrbaren Zustandes eines natürlichen Wasserlaufes, sondern um Herstellung einer brauchbaren Fahrstrasse durch künstliche Mittel handelt. Hierunter fallen jedenfalls auch kanalisirte Flüsse. Die Preussische Regierung hat bisher eine schwankende Haltung eingenommen. Ulrich schlägt vor, dass feste Grundsätze aufgestellt werden über die Inangriffnahme neuer Kanäle, Flusskanalisirungen und sonstiger Verbesserungen und Erleichterungen der Schifffahrt. Zur Sicherstellung der Kosten der Verzinsung und Unterhaltung müssen entweder die Interessenten dieselben übernehmen oder in zuverlässiger Weise gewährleisten. Das wird natürlich lebhaften Widerstand finden. Ulrich sagt zutreffend: „Wenn die Rentabilität der Kanäle so zweifellos wäre, wie manche Kanalschwärmer sie darstellen, warum bewirbt sich denn nicht das Privatkapital um Kanalkonzessionen, wie es sich um Eisenbahnkonzessionen früher beworben hat und selbst noch jetzt bewirbt, wo es sich nur um Neben- und Kleinbahnen handelt? Die Börse hat doch sonst Unternehmungslust genug für alles, wo Geld zu verdienen ist und scheut auch nicht vor riskanten Unternehmungen zurück.“ In England ist das Kanalnetz durch das Privatkapital hergestellt und erst neuerdings der Seekanal von Liverpool nach Manchester mit einem Kostenaufwande von 300 Millionen Mark als Privatunternehmung erbaut. Ferner will Ulrich auch bei den bestehenden Wasserstrassen den Versuch gemacht haben, durch Einführung bezw. allmähliche Erhöhung der Schifffahrtsabgaben — unter Schonung der bestehenden wirthschaftlichen Verhältnisse — eine Annäherung an eine gleichmässige Behandlung sämmtlicher Verkehrswege des Staates herbeizuführen.

Im letzten Abschnitt wird die Aufnahme des Wettbewerbs gegen die Wasserstrassen seitens der Eisenbahnen behandelt und nochmals als ein wirksames und gerechtes, nicht bloss einzelnen, sondern gleichmässig der Gesammtheit zu gute kommendes Mittel die Einführung eines ausgebildeten Staffeltarifsystems empfohlen. Mehrere Anlagen zu den einzelnen Abschnitten sind dem Werke beigefügt.

Es ist ein unbestreitbares Verdienst des Verfassers, dass er es unternommen hat, die für allgemeine Einführung der Staffeltarife sprechenden theoretischen und praktischen Erwägungen in lichtvoller Darstellung auseinander zu setzen. Je mehr sich die allgemeine Stimmung gegen Staffeltarife wendet und je schwächer und widerspruchsvoller die Gründe für diese Meinung sind, um so nothwendiger ist es, dass gerade von seiten hervorragender Fachmänner aufklärend und belehrend gewirkt wird, um wenigstens die grosse Zahl der durch keine persönlichen Interessen beeinflussten Personen in die Lage zu versetzen, ein unbefangenes Urtheil über die wichtige verkehrspolitische Frage zu gewinnen. Dass der Verfasser seine Untersuchungen auf den mit den Staffeltarifen in so engem Zusammenhang stehenden Verkehr der Wasserstrassen, seine thatsächliche und wirthschaftliche Bedeutung und sein Verhältniss zu dem Eisenbahnverkehr ausgedehnt, werden gleichfalls viele Freunde unserer wirthschaftlichen und politischen Entwickelung begrüssen, welche bisher nur Gelegenheit gehabt haben, die einseitigen Auseinandersetzungen einer sehr rührigen und geschickt geleiteten Agitation zu Gunsten

der Ausdehnung unseres Wasserstrassennetzes auf Kosten der Gesammtheit kennen zu lernen. Wenn der Verfasser in der Vorrede ausdrücklich bittet, seine Ausführungen nur als persönliche Ansichten zu betrachten und ihnen keinerlei offizielle oder offiziöse Bedeutung beizumessen, so sichert ihm andererseits seine hervorragende Stellung als Fachmann und als Schriftsteller eine Beachtung, welche die bei Meinungsverschiedenheiten so sehr beliebte und heut mehr als je geübte Kunst des Todtschweigens unbequemer Ansichten ihm gegenüber ausschliesst. Es ist zweifellos, dass Ulrich's Auseinandersetzungen, welche mit der sogen. öffentlichen Meinung in schroffem Widerspruch stehen, lebhafte Bekämpfung erfahren werden. Das kann für die Sache selbst nur von Vortheil sein, denn die Bekämpfung nöthigt die Vertreter der öffentlichen Meinung zum Studium des Werks und zur Verbreitung der in ihm enthaltenen Wahrheiten. Die Unfehlbarkeit der Gegner der Staffeltarife und der unbedingten Anhänger eines auf Staatskosten herzustellenden Wasserstrassennetzes wird bei der sich daran knüpfenden Erörterung schwerlich aufrecht erhalten werden können.

Gerade beim Niederschreiben dieser Worte verbreitet der Telegraph die Kunde, dass in der Bayerischen Kammer der Antrag, die Regierung möge mit allen Mitteln auf die Beseitigung der Preussischen Staffeltarife hinwirken, einstimmig angenommen worden ist. Wenn den Herren Abgeordneten gegenwärtig gewesen wäre, dass die Bayerischen Staatsbahnen mit Hilfe der Donau und des Rheins thatsächlich einen sehr bedeutenden Staffelverkehr mit Ermässigungen gegenüber den direkten Eisenbahnfrachten besitzen, gegen welche die Sätze der Preussischen Getreide-Staffeltarife nicht aufkommen, dass ferner die Bayerische Eisenbahnpolitik von jeher bemüht gewesen ist, diesen einträglichen Staffelverkehr nach Kräften auszunutzen, so wäre wohl die Verurtheilung des Preussischen Staffeltarifs nicht mit solcher Einmüthigkeit erfolgt. Die ausgesprochene Gegnerschaft gegen denselben in Süddeutschland beruht auf einer vollständigen Verkennung der thatsächlichen Verhältnisse. Auch Baden erfreut sich mit Hilfe des riesigen Umschlagsverkehrs in Mannheim der Staffeltarife in ausgedehntem Maasse, beide — Bayern und Baden — zum nicht geringen Nachtheil der Preussischen Staatsbahnen, wie oben für den Kohlenverkehr von der Ruhr nach Süddeutschland bereits hervorgehoben ist. Wo bleibt da die Gerechtigkeit? Preussen soll gezwungen werden auf die Ausnutzung seines langgestreckten Eisenbahnnetzes im Wege der Staffeltarife und auf eine daraus entspringende ergiebige Einnahmequelle zu verzichten, während gleichzeitig Bayern und Baden das Vorrecht behalten, mit Hilfe der Wasserstrassen und zum Nachtheil der Preussischen Staatsbahnen sich die Vortheile eines ausgedehnten Staffelverkehrs zu sichern! Das ist ein ganz unhaltbarer Zustand und ein gegen alle Grundsätze der Gerechtigkeit und Gleichmässigkeit verstossendes Verlangen, welches nicht gestellt werden könnte, wenn über die tarifarischen Wirkungen des Wasserstrassenverkehrs in Verbindung mit dem Eisenbahnverkehr nur einige Klarheit herrschte. Sollte Ulrich's Werk, wie zu erhoffen, dazu beitragen, diese Unklarheit in den Kreisen unserer Parlamentarier, Politiker und Volkswirthe zu beseitigen, so wäre ihm damit eine dauernde Bedeutung gesichert. Dass es diesen Erfolg haben wird und dass die allgemeine Einführung der Staffeltarife auf den Deutschen Bahnen nur eine Frage der Zeit ist, kann bei der Lage der wirthschaftlichen und finanziellen Verhältnisse Deutschlands einem begründeten Zweifel nicht unterliegen. Die Preussischen Staatsbahnen insbesondere werden dauernd nicht darauf zu verzichten vermögen, die in ihrer Ausdehnung begründeten Verkehrsquellen zu erschliessen und daraus Gewinn zu ziehen, wie es die kleineren Süddeutschen Netze thatsächlich mit Erfolg thun. Ein derartiger dem grossen Nachbar aufgedrungener Verzicht wäre zu unnatürlich, um die Gewähr des Bestandes in sich zu tragen.

Köln, Januar 1894. Todt.

Die Oesterreichische Eisenbahnenquete.

Die Verhandlungen der vom Handelsministerium veranstalteten Enquete über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben wurden am 29. Januar d. J. vom Handelsminister Grafen Wurmbrand persönlich eröffnet. In seiner Ansprache an die Versammlung hob derselbe hervor, dass die verschiedenen Wünsche der Verfrachter in 52 Punkten der Regierung zur Kenntniss gebracht worden seien. Ein grosser Theil dieser Beschwerden seien in entgegenkommender Weise in Eisenbahn-Direktorenkonferenzen erledigt worden. Die Enquete habe sich daher im wesentlichen nur mit den Punkten zu beschäftigen, welche nicht oder nicht im Sinne der Wünsche der Verfrachter erledigt worden seien. Die Regierung werde alles thun, was in ihren Kräften stehe, um den Wünschen nach allen Richtungen entgegenzukommen und die auf die Betriebsverhältnisse bezüglichen Bestimmungen im Einklang mit allen betheiligten Faktoren so sicher zu stellen, dass dadurch eine gesunde Basis für das Verkehrsleben geschaffen werde.

Die Versammlung ging nach der Eröffnungsrede sofort in die Besprechung der von den Vertretern der Handels- und Gewerbekammern gefassten Beschlüsse ein.

Es war beantragt worden, dass der § 51 lit. 1 des Betriebsreglements (§ 44 des Vereins-Betriebsreglements) dahin geändert werden solle, dass es anstatt der bisherigen Absätze 1 und 2 zu lauten hätte: „Bei Sendungen, welche einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung unterliegen, die zu berührende Abfertigungsstelle, falls der Absender eine solche zu bezeichnen wünscht. Die Eisenbahn hat eine derartige Vorschrift zu befolgen.“ „Im übrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut auf demjenigen Wege zu befördern, welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet.“

Die Versammlung beschloss, mit der Berathung dieses Punktes ein aus Vertretern der Handels- und Gewerbekammern und der Verkehrsanstalten zu bildendes Subkomitee zu betrauen, welches sich auch mit der Feststellung des Entwurfes des neuen Frachtbrief-Formulares zu beschäftigen haben wird.

Ueber den nächsten Antrag auf Aenderung des § 61 Abs. 4 (= § 50 des Vereins-Betriebsreglements) in dem Sinne, dass die Frachtreklamationen binnen Jahresfrist vom Tage der Frachtzahlung bei der Bahn einzubringen seien, während die Klage spätestens 3 Monate nach der Zustellung des bezüglichen Bescheides der Bahnverwaltung erhoben werden müsse, und falls eine Reklamation bei der Bahn nicht erhoben wird, die Klage binnen 1 Jahre vom Tage der Frachtzahlung verjährt, dass ferner auszusprechen wäre, dass die Bestimmung des neuen Betriebsreglements rücksichtlich der Verjährungsfrist auf die vor dem 1. Januar 1893 abgeschlossenen Frachtverträge keine rückwirkende Kraft äussere, und endlich dass die Bahnen, insbesondere in Galizien, auf den Hauptstationen Nachrechnungsbüreaus errichten, welche zur Erleichterung ber Reklamation gegen ein gewisses Entgelt den Parteien die Frachtbriefe nachrechnen, entspann sich eine längere Debatte. Man einigte sich schliesslich dahin, dass der Antrag des Vertreters der Südbahn, die Zeit der administrativen Ausfertigung der Reklamation in die Frist des § 61 Abs. 4 nicht einzurechnen, entsprechend erscheine. Die endgültige Formulirung dieses Antrages wird dem erwähnten Subkomitee vorbehalten.

Der im Schlusssatze dieser Anträge ausgesprochene Wunsch auf Errichtung von Fracht-Nachrechnungsbüreaus in Galizien wird mit der von dem Vertreter der K. K. Staatsbahnen abgegebenen Zusicherung der Errichtung von solchen als erledigt betrachtet.

Eine Zustimmung fand der weitere Antrag, an Stelle der bisherigen Zusatzbestimmung I zu § 64 des Betriebsreglements (= § 53 des Vereins-Betriebsreglements) die nachstehende Bestimmung aufzunehmen: „Verfügungen, auf Grund deren das Gut über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus oder von einer Unterwegsstation nach einer seitwärts gelegenen neuen Bestimmungsstation befördert werden soll, sind zulässig.“ Die weiter beantragte Auslegung des § 64 Abs. 3 in dem Sinne, dass die Eisenbahn von dem Rechte, Verfügungen nur durch Vermittelung der Versandstation anzunehmen, nur ausnahmsweise dann Gebrauch machen solle, wenn rücksichtlich der Vertrauenswürdigkeit der mit dem Frachtbrief-Duplikate

legitimirten Partei ihrerseits Bedenken entstehen, bot Veranlassung, auf das durch den Aufnahmeschein oder das Frachtbrief-Duplikat begründete Rechtsverhältniss näher einzugehen und wurde allseits anerkannt, dass beim Bestande dieses Institutes, wie es durch die gegenwärtige Gesetzgebung normirt ist, der Identitätsnachweis des Aufgebers nicht entbehrt werden könne. Nachdem insbesondere die Vertreter des Getreidehandels diese Bestimmung als ihrem Handelszweige nachtheilig bezeichneten, wurde von den Handelsinteressenten der Wunsch ausgesprochen, dass die Anerkennung der Aufnahmebescheinigung als indossables Inhaberpapier anzustreben sei. Die Verfügung über ein Gut ab einer Zwischenstation wurde von den Vertretern der Eisenbahnen als undurchführbar erklärt, dagegen unterliege es keinem Anstande, dass die Bestimmungsstation nach der Ankunft des Gutes Verfügungen über dasselbe annehme und ausführe. Der weitere Wunsch wegen Wiederherstellung des früheren Verfahrens bei nachträglichen Dispositionen wird durch die vorstehenden Ausführungen als erledigt betrachtet und von den Antragstellern fallen gelassen.

Die beantragte „Aenderung des Absatzes 10 und der Zusatzbestimmung XVI zu § 53 (= § 45 des Vereins-Betriebsreglements) in dem Sinne, dass die Einhebung des zehnfachen Frachtunterschiedes als Frachtzuschlag bei Wagenüberlastungen auf die Fälle einer absichtlichen Schädigung der Bahn beschränkt werde“, wurde abgelehnt, jedoch von den Bahnvertretern die Geneigtheit kundgegeben, den Frachtzuschlag auf den dreifachen Frachtunterschied zu ermässigen.

Der Beschwerdepunkt, betreffend die Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 49 (Direkte Beförderung) durch folgende Fassung: „In Orten, in welchen sich Güter-Aufnahme- und Abgabestellen mehrerer Eisenbahnverwaltungen befinden, welche in Geleiseverbindung stehen, kann die Güter-Auf- und Abgabe auf jedem beliebigen Bahnhofe gegen Entrichtung der im Tariftheil II festgesetzten Gebühr erfolgen“, wird durch den zu diesem Punkte gefassten, in sachlicher Beziehung übereinstimmenden Beschluss der Direktorenkonferenz als erledigt betrachtet.

Die Aenderung der Lit. e der Zusatzbestimmung XIV, zu § 53, dahin, dass sie zu lauten habe: „Wenn vom Absender die Verwiegung der Ladung ausdrücklich beantragt, diesem Antrage jedoch mangels einer Geleisewaage oder aus einem anderen Grunde in der Versandstation nicht entsprochen werden könnte, so ist die ohne Verschulden der Partei entstandene Ueberlast frachtfrei zur Aufgabestation rückzubefördern“ gab Anlass zu einer längeren Debatte, welche sich hauptsächlich um die Frage drehte, ob die Rückbeförderung der Ueberlast an die Aufgabestation frachtfrei (wie von den Verfrachtern verlangt) oder gegen die normale Frachtgebühr (Antrag der Bahnverwaltungen) erfolgen soll. Schliesslich wurde ein Kompromissantrag angenommen, dass diese Beförderung zu dem normalen billigsten Tarife (Spezialtarif 3) stattfinden wird. Der Wunsch der Verfrachter, dass die Aufnahmeschein-Stempelgebühr in dem Falle nicht mehr einzuheben sei, wenn die Aufnahmebescheinigung durch das ohnehin mit einer Stempelmarke versehene Frachtbrief-Duplikat erfolgt ist, wurde seitens des Handelsministeriums bereits an das Finanzministerium geleitet. Das ursprüngliche Verlangen der Verfrachter um Auflassung der bahnamtlichen Aufnahmebescheinigungs-Gebühr bei Ausstellung von Frachtbrief-Duplikaten wurde im Hinblick auf die dagegen geltend gemachten Motive zurückgezogen.

Dem Antrage der Verfrachter auf Auflassung der Deckenmiethe für in offenen Wagen verladene Güter erklären die Vertreter der Bahnverwaltungen nur in jenen Fällen zustimmen zu können, in welchen die Verladung in offenen Wagen infolge Wagenmangels und aus eigener Initiative der Bahnverwaltung erfolgt ist.

Der Antrag, wonach die Handels- und Gewerbekammern aufzufordern wären, Vorschläge zu einer Verpackungsvorschrift für die einzelnen Waarengattungen zu erstatten, in welchen auch über die Zulässigkeit der Verpackung von Waaren in starkem Packpapier Bestimmung getroffen werden soll, gelangt zur Annahme.

Dagegen wurden die Anregungen auf gleiche Behandlung von theilweise in offenen, theilweise in gedeckten Wagen verladenen Sendungen von Eisen von 4—6 m Länge, sowie auf frachtfreie Rücksendung von mit Revers versendeten und auf dem Transport beschädigten Gütern, sowie auf Zinsenvergütung für über 6 Monate unerledigt gebliebene Reklamationsansprüche auf den diesfalls von den Vertretern der Bahnverwaltungen gegebenen erschöpfenden Erklärungen nicht weiter aufrecht erhalten, bezw. die Ordnung der diesen Beschwerden zu Grunde liegenden Unzukömmlichkeiten den kompetenten Faktoren überlassen.

Die Bahnverwaltungen sind übrigens eben damit beschäftigt, Einrichtungen zu treffen, welche eine raschere Erledigung der Reklamationen ermöglichen werden.

Das weitere Ansuchen, dass für Eisen und Stahl der Positionen E 8 und E 9, wie früher, die Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu erfolgen habe, wird von den Vertretern der Bahnverwaltungen damit beantwortet, dass sie bereit seien, spezialisirte Anträge über die Abänderung des Verzeichnisses der nach dem Ladegewichte zu tarifirenden Waaren in eingehende Erörterung zu ziehen.

Schliesslich wird die verlangte Berechnung der Wagenleih-Gebühr für die nicht belasteten Schutzwagen von den Vertretern der Bahnverwaltungen als ohnehin in Uebung stehend bezeichnet.

Bezüglich des Antrages wegen Aufnahme einer Zusatzbestimmung, wonach bei einer von Seite der Bahn erfolgten Benutzung eines anderen, als des von der Partei vorgeschriebenen Transportweges der Absender nicht dadurch verkürzt werden darf, dass er durch eine derartig geänderte Disposition eines ihm auf bestimmten Strecken und für bestimmte Quantitäten zukommenden Frachtnachlasses ganz oder theilweise verlustig wird, pflichtete die Enquete der Ansicht bei, dass der hiermit angestrebte Schutz durch § 51, Lit. 1, Abs. 2, gewährt erscheine. Der beantragte Zusatz zu § 61 (= § 50 des Vereins-Betriebsreglements), Abs. 4, Ausführungsvorschrift VI, dass bahnseitig verlangte Nachzahlungen zu spezifiren seien, wurde angenommen.

Die Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 68 (= § 57 des Vereins-Betriebsreglements), in der Richtung, dass in die bahnamtlichen Avise bei Sendungen mit Interessedeklaration eingetragen werde: „Mit deklarirtem Interesse an der Lieferung“, wurde mit der Beschränkung angenommen, dass die Bahnverwaltungen für etwa hierbei vorkommende Versehen nicht verantwortlich gemacht werden sollen.

Sodann gelangte der Antrag wegen Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 69 (Fristen für die Annahme der nicht zugerollten Güter), wonach die Berechnung der 24stündigen Entladefrist, je nachdem die Avisirung mittelst der Post oder durch einen Boten erfolgt, in einer für den Empfänger günstigen Weise geregelt werden soll, zur Erörterung. Diesbezüglich wurde seitens der Verwaltungen dort, wo es die obwaltenden speziellen Bedürfnisse erheischen, die Bereitwilligkeit erklärt, dem Wunsche nach rascherer Avisirung in zweckdienlicher Weise Rechnung tragen zu wollen.

Ueber die weiteren Anträge wegen Aenderung der Bestimmungen, betreffs Abänderung der Zusatzbestimmung IV, zu § 51 in dem Sinne, dass bei Langholz und Stabeisen usw., welche länger als 6,3 m sind, dieselbe Auf- und Abladegebühr zu gelten habe, wie bei kürzeren, konnte zwischen den Anschauungen der beiderseitigen Vertreter keine Uebereinstimmung erzielt werden, daher von einer Beschlussfassung abgesehen werden musste.

Die beantragte Zulassung von Generalreversen für mangelhafte Verpackung hinsichtlich solcher Etablissements, welche regelmässig Waaren verfrachten, die als mangelhaft verpackt angesehen werden müssen, wurde von den Bahnverwaltungen angenommen.

Die Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 70 (= § 62 des Vereins-Betriebsreglements), Abs. 3, wonach der Absender von dem bevorstehenden Verkaufe mittelst rekommandirten Schreibens rechtzeitig zu verständigen sei, wurde angenommen.

Dem Wunsche, bei Einhebung der Wägegebühr für Wagenladungen, welche auf Brücken- oder auf Dezimalwaagen verwogen wurden, keinen Unterschied zu machen, ob die Verwiegung unterbrochen oder in ununterbrochener Folge stattfand, wurde seitens der Bahnvertreter mit der Einschränkung zugestimmt, dass die Verladung an einem und demselben Tage vollzogen sein müsse.

Ueber die weiteren Anträge wegen Abänderung der Zusatzbestimmung VI zu § 51 in dem Sinne, dass Frachtbriefe mit der Adresse: „An den Stationsvorstand in . . . .“ oder „an die Expedition in . . . .“ ganz allgemein zugelassen werden sollen; ferner dass das Wägegeld für Frachtgüter, sofern die Verwiegung auf einer Geleisewaage erfolgt, für den Wagen auf 40 kr. Oe. W. ermässigt werde, konnte eine Uebereinstimmung nicht erzielt werden.

Hierauf gelangte der Eingangs dieses Berichtes erwähnte, dem Subkomitee zur Formulirung zugewiesene Antrag einer Zusatzbestimmung zum § 51, Lit. 1 des Vereins-Betriebsreglements zur Verhandlung. Dieselbe hätte zu lauten:

„Dem nach § 51. Abs. 4, gestellten Begehren um nachträgliche Anwendung billigerer, im Frachtbriefe nicht vorgeschriebener Abfertigung bei Frachtgütern, welche ohne Weg- und Abfertigungsvorschrift zur Aufgabe gelangen, ist mit Ausnahme nach-

stehender Fälle dann stets stattzugeben, wenn den an die Anwendung der nachträglich erlangten Tarife geknüpften, publizirten Bedingungen entsprochen wird. Diese Ausnahmen, in welchen nachträgliche Frachterstattungsansprüche unberücksichtigt bleiben, sind: 1. Wenn nachträglich Tarifkombinationen über Routen in Anspruch genommen werden, die für die in Frage kommende Verkehrsrelation nicht transportberechtigt sind. Ueber die transportberechtigten Routen haben die Versand- und Bestimmungsstationen über Verlangen Auskunft zu geben. 2. Wenn auf dem nachträglich begehrten Transportwege eine längere reglementarische Lieferzeit sich ergeben hätte, als auf dem gewählten Wege. 3. Wenn bei Transportirung lebender Thiere streckenweise die Anwendung des Stückguttarifes und streckenweise die Anwendung von Wagenladungstarifen nachträglich gewünscht wird. 4. Wenn nachträglich eine indirekte Abfertigung beansprucht wird, der zufolge bei thatsächlicher Ausführung der verlangten Abfertigung die Sendung auf einer und derselben Strecke 2 Mal hätte befördert werden müssen."

Diese Fassung wurde von der Versammlung ohne Debatte angenommen.

Am 1. Februar, als dem letzten Tage der Enquete, gelangten folgende Anträge zur Verhandlung:

Die Zusatzbestimmung XI zu § 53 (= § 45 des Vereins-Betriebsreglements), wonach die Partei bei Verlangen der Nachwage des Wagens nur dann vom Wägegeld befreit ist, wenn diese Nachwägung eine grössere Abweichung als 2% von dem an den Wagen angeschriebenen Eigengewichte ergibt, wurde fallen gelassen. Der hiermit in Zusammenhang gebrachte Antrag wegen Uebernahme der auf die Abwaage von Wagenladungen bezüglichen Bestimmungen des Deutschen Betriebsreglements wird im Tarifkomitee der Eisenbahn-Direktorenkonferenz weiter behandelt werden.

Die beantragte Aenderung des § 54 (= § 46 des Vereins-Betriebsreglements) Abs. 5—7, wonach vor dem Jahre 1895 auch bei Wagenladungen Aufnahmescheine zugelassen werden sollten, wird angenommen. Desgleichen wird von den Bahnverwaltungen die Verlängerung der Frist für die Anbringung von Deklarationen wegen versäumter Lieferzeit (§ 90 [= § 82 des Vereins-Betriebsreglements] Abs. 2, Z. 2) auf 14 Tage zugestanden.

Das zur Berathung spezieller Fragen eingesetzte Subkomitee beantragte sodann folgende Ergänzungen des § 61 (= § 50 des Vereins-Betriebsreglements) Abs. 4 zunächst im Wege einer Zusatzbestimmung, event. im Wege einer Abänderung des Vereins-Betriebsreglements, und zwar: „In diese Jahresfrist wird die vom Reklamanten nachzuweisende Zeit vom Tage einer bei der Eisenbahnverwaltung eingebrachten Reklamation bis zum Tage der Zustellung des ersten meritorischen Bescheides der Eisenbahn an den Reklamenten nicht eingerechnet. Der Frachtbrief kann bei der Reklamation im Originale oder in einer von der Eisenbahnverwaltung mit dem Originale übereinstimmend befundenen Abschrift vorgelegt, muss jedoch zum Zwecke der Bezahlung stets im Originale beigebracht werden."

Endlich beantragte das Subkomitee rücksichtlich des nöthigenfalls zu vergrössernden Frachtbrief-Formulares folgende Zusätze und Aenderungen:

1. Nach den Vordrucken „Eigenth." (der Wagen) je einen Vordruck „Ladegew." (Fläche) beizufügen;
2. a) Trennung der Adresse von der Angabe der Bestimmungsstation durch einen horizontalen Trennungsstrich,
   b) Ersetzung des Wortes „Station" durch „Bestimmungsstation";
3. dem Vordruck „etwa beantragter Transportweg" in Klammern die Worte „(anzuwendende Tarife)" beizufügen;
4. den Raum für die Beschreibung des Gutes und „sonstige zulässige Erklärungen" durch Uebertragung aller auf der linken Frachtbriefseite folgenden Rubriken auf die rechte Seite zu vergrössern, hingegen
5. auf die linke Seite die Rubriken „Stempel der Versandstation", „Wiegestempel" und „Stempel der Bestimmungsstation" (statt „Empfangsstation") zu übertragen;
6. oberhalb der „Rechnung" folgende, von der linken Frachtbriefseite zu entfernende Rubriken in nachstehender Reihenfolge anzubringen: „deklarirtes Interesse an der Lieferung", „Frankaturvormerk des Absenders" und „Nachnahme" (Baarvorschuss, nach Eingang, Einzelnachweis);
7. zwischen der Adresse und den ad b bezeichneten Rubriken die Rubriken „wird Duplikat, Aufnahmeschein, Quittungsbuch beantragt?" und „Duplikat-Aufnahmescheinstempel" einzuschalten;
8. wenn nach den Raumverhältnissen thunlich, die Bezeichnung der wichtigsten Nebengebühren der Versandbahn in der „Rechnung" vorzudrucken;
9. unterhalb der „Rechnung" den Vordruck für das Datum sowie „Unterschrift und Adresse des Absenders" und die „Bemerkungen" anzubringen.

Auch wird beantragt, die internen Frachtbriefe zur Unterscheidung von den internationalen durch einen lichten Farbenton zu kennzeichnen.

Sämmtliche vorstehende Anträge des Subkomitees wurden von der Versammlung angenommen.

Im Anschlusse hieran wurde über eine Reihe von im Wege der Eisenbahn-Direktorenkonferenz beim Handelsministerium bezw. der Enquete vorgelegten Anträgen der Eisenbahnverwaltungen verhandelt, nachdem zuvor die, die Personen- und Gepäckbeförderung behandelnden Punkte ausgeschieden und der Berathung an anderer Stelle vorbehalten wurden. Von den ersterwähnten Anträgen wurden jene auf Ergänzung des § 51, Absatz 2, wonach von den Parteien in die Frachtbriefe eingetragene unzulässige Erklärungen für nichtig erklärt werden, ferner auf Abänderung des § 56 (= § 46 des Vereins-Betriebsreglements), Absatz 3 und 6, und § 69 (Fristen für die Annahme der nicht zugerollten Güter), Absatz 2, wonach den Eisenbahnen die Bekanntmachung der Dienststunden, sowie der Lade- und Entladefristen in einem Lokalblatte zu erlassen und die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Bekanntmachung der Ladefristen mittelst Anschlages, analog der im § 69, Absatz 2, enthaltenen Bestimmung auf den Fall zu beschränken wäre, dass diese Fristen für die einzelnen Stationen desselben Bahngebietes verschieden festgesetzt sind, ferner auf Ergänzung des § 70 (= § 62 des Vereins-Betriebsreglements), Absatz 3, mittelst einer Bestimmung, durch welche der Bahn das Recht eingeräumt wird, ein unbezogenes Gut auch in dem Falle der bereits erfolgten Auslösung des Frachtbriefes ohne Förmlichkeit zu veräussern, von der Versammlung nach kurzer Darlegung des Sachverhaltes angenommen.

Die weiteren auf eine Verbesserung des gegenwärtigen Textes des Betriebsreglements abzielenden Anträge, und zwar zu § 46 (An- und Abnahme der Güter), Absatz 1 (Einschaltung des Satzes: „Die Annahme einzelner Stücke zur Beförderung hängt davon ab, ob eine entsprechende Raumausnutzung platzgreifen kann"), ferner zu § 51, Absatz 1 (Aufnahme einer Bestimmung, wonach die Eisenbahnen Güter auch ohne Frachtbriefe zum Transport übernehmen können), endlich zu § 50 (= § 41 des Vereins-Betriebsreglements), Aufnahme einer Bestimmung, welche die Eisenbahn ausdrücklich zur Ausschliessung gewisser Güter von der eilgutmässigen Beförderung berechtigt), werden nebst mehreren sonstigen Anträgen spezieller Natur ebenfalls angenommen.

Zu § 63 (= § 52 des Vereins-Betriebsreglements) wurde von den Bahnverwaltungen beantragt, entweder die längeren Lieferzeiten des Internationalen Uebereinkommens für den internen Verkehr anzuwenden oder denselben bei Gewährung von Zuschlagsfristen ein weittragendes Entgegenkommen zuzugestehen.

Die Vertreter des Handelsstandes erheben keine Einwendung dagegen, dass der Regierung empfohlen werde, dort, wo sich die Lieferfristen als zu kurz erweisen, eine entsprechende Abhilfe in Erwägung zu ziehen.

Schliesslich wurde in Bedachtnahme auf die besonderen Verhältnisse der Lokalbahnen der Antrag gestellt, dass, wenn nach den baulichen Anlagen einer Eisenbahn die Wagen von dem Versender nicht bis zu dem an denselben vermerkten Ladegewicht verladen werden dürfen, an Stelle dieses Ladegewichtes das auf dem Frachtbriefe durch Vormerk zugestandene geringere Ladegewicht dann auch für die Frachtzahlung zu gelten hat. Bei der hierüber gepflogenen Berathung wurde mitgetheilt, dass das Tarifkomitee der Eisenbahnen sich mit diesem Gegenstande bereits beschäftige.

Nach Erledigung sämmtlicher Punkte der Tagesordnung sprach der Vorsitzende, Sektionschef Dr. Ritter v. Wittek, im Namen des Handelsministers sämmtlichen Anwesenden den wärmsten Dank für ihre angestrengte und hingebungsvolle Mühewaltung aus, welche es ermöglichte, den Intentionen des Handelsministers entsprechend das umfangreiche Berathungsmaterial in so kurzer Zeit zu bewältigen. Der erzielte günstige Erfolg sei ebenso sehr der streng sachlichen, objektiven und gehaltvollen Diskussion der schwebenden Fragen seitens der Herren Vertreter des Handelsstandes, wie nicht minder der entgegenkommenden Haltung der Herren Vertreter der Eisenbahnen zu verdanken, welche ohne Voreingenommenheit und mit Wohlwollen an die Erörterung der erhobenen Beschwerden herangetreten sind.

Der Vorsitzende schloss mit dem Ausdrucke der Ueberzeugung, dass die zu Ende geführte Berathung reiche Früchte tragen werde.

Der von der Vorkonferenz bestimmte Referent, Handelskammerrath Wolfbauer, dankte dem Handelsminister dafür, dass derselbe den Vertretern des Handels durch die Einberufung der gegenwärtigen Enquete Gelegenheit gegeben habe, ihre Wünsche in einer Weise zur Erörterung zu bringen, die es ermöglichte, denselben zum grossen Theil Rechnung zu

tragen. Er dankte dem Vorsitzenden für die unparteiische und allseits wohlwollende Leitung der Verhandlungen und ebenso dem Referenten des Handelsministeriums, Regierungsrath Dr. Freiherrn v. Buschmann, für die thatkräftige Unterstützung besonders bei den Komiteeberathungen. Nicht minder seien die Vertreter des Handelsstandes den Herren Vertretern der Bahnen zu Dank verpflichtet, durch deren conciliantes Entgegenkommen eine grosse Zahl der wichtigsten Wünsche einem befriedigenden Resultate zugeführt wurde, sowie es den Herren Bahnvertretern andererseits auch mehrfach gelungen sei, die Vertreter des Handels und der Industrie von den Schwierigkeiten zu überzeugen, die sich der Realisirung eines Theiles ihrer Wünsche dermalen noch entgegenstellen.

Namens der Vertreter der Eisenbahnen dankte Generaldirektionsrath Dr. Röll den Delegirten des Handels und der Industrie für ihr maassvolles und streng sachliches Verhalten bei den Berathungen. Nachdem noch Regierungsrath Dr. Kuh namens der Eisenbahnen dem Handelsminister den Dank ausgesprochen hatte, wurde von Direktor Heimbold die umsichtige Mühewaltung des Handelskammer-Referenten Wolfbauer dankend anerkannt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind neu herausgegeben die Kilometerzeiger Nr. 27 (Oldenburgische Staatseisenbahnen), Nr. 43 (Prignitzer Eisenbahn) und Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen), ferner der I. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 75 (Priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft), der II. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 69 (K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn), der IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger Nr. 31 (Königliche Eisenbahndirektion Altona) und der II. Nachtrag zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Aufgehoben werden durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 27 und Nr. 55 die im Oktober 1888 bezw. März 1893 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 69 der im Dezember 1892 ausgegebene Nachtrag I.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die geschäftsführende Verwaltung hat das Verzeichniss Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) neu, zum Verzeichniss Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) den I. und zur Sammlung von „Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" den XVI. Nachtrag herausgegeben.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 38 wird das im Januar 1892 herausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer sowie Nachtrag I vom Dezember 1892 aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 356 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 356 vom 3. d. Mts. an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 370 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (und an diejenigen Nicht-Vereinsverwaltungen, welche Abdrücke der „Nachweisung der anzuwendenden Lademaasse" bezogen haben), betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 7. und 8. d. Mts.).

Nr. 380 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, Begleitschreiben zum Protokoll der am 18./19. Januar 1894 in Amsterdam abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses für die Neubearbeitung der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 381 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 396 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 399 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 407 vom 7. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen und an die Nord-Milano-Eisenbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 8. d. Mts.).

Nr. 407 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Dem Böhmischen Landtage wurde von der Regierung eine Reihe von Eisenbahnvorlagen unterbreitet. Die wichtigste derselben ist die Vorlage über den Bau einer Lokalbahn Cercan-Modrzan-Dobris. Diese Linie verbindet die Station Cercan der Franz Josefbahn mit der Station Modrzan der verstaatlichten Lokaleisenbahn-Gesellschaft und führt andererseits vorläufig als Sackbahn nach Dobris, von wo sie bis Przibram ausgebaut werden soll. Die Linie Cercan-Modrzan soll gewissermaassen das zweite Geleise für die Franz Josefbahn herstellen, da Modrzan mit Prag durch die Lokalbahngesellschaft verbunden ist. Die Interessenten haben in Gemeinschaft mit dem Staate 850 000 fl. in Stammaktien als 30 % Quote des gesammten Nominalkapitals von 2,8 Millionen Gulden aufgebracht; die übrigen 70 % des Nominalkapitals sollen durch Ausgabe von Obligationen, welche vom Lande Böhmen garantirt sind, gedeckt werden.

Im Steierischen Landtage wurde der Bericht über die Steierischen Landesbahnen vorgelegt:

In erster Reihe wendete der Landesausschuss sein Augenmerk der Verwaltung der bereits dem Verkehre übergebenen Lokalbahnen zu und insbesondere einer wesentlichen Verbilligung des Betriebsdienstes auf den weniger verkehrsreichen Schmalspurbahnen. Die Projekte für die zur Durchführung in nächster Zeit beschlossenen Linien Wöllan-Unter-Drauburg, Wolfsberg-Zeltweg, Südbahn-Sauerbrunn-Landesgrenze und Neuberg-Mariazell wurden dem Handelsministerium vorgelegt. Das Detailprojekt der Murthalbahn konnte im Laufe des Monats August hinsichtlich des Steierischen Theils, anfangs Oktober hinsichtlich des Salzburgischen Theils der Strecke der politischen Begehung im Zusammenhange mit der Stationskommission und den Enteignungsverhandlungen unterzogen werden. Den in Hinsicht auf die Unterstüzung des Baues der Linie Hartberg-Aspang gefassten Beschluss hat der Landesausschuss dem Handelsministerium mitgetheilt. Aus der Gruppe der weiteren Projekte sind in letzterer Zeit nur jene bezüglich der Linie Köflach-Kittelfeld und der Linie Wies-Marburg mehr in den Vordergrund getreten und liegen dem Landtage diesbezüglich auch Petitionen vor. Der Landesausschuss glaubt hervorheben zu sollen, dass nunmehr eine Verlangsamung des Tempos in der Eisenbahnaktion platzgreifen sollte, und zwar in dem Sinne, dass vor Vollendung der Programmlinien, und ehe nicht von diesen einzelne abgestossen sind, keine neuen Linien zum Ausbau gelangen sollten, um so einer Ueberlastung des Landes in finanzieller Hinsicht vorzubeugen. Von dem Recht nach Begebung einer weiteren Serie des Landes-Eisenbahnanlehens wurde mit Rücksicht auf die Ungunst des Geldmarktes kein Gebrauch gemacht und wurden einstweilen die zur Weiterführung begonnener Arbeiten erforderlichen Mittel durch eine schwebende Schuld gegen Refundirung nach Begebung der zweiten Serie des Eisenbahnanlehens aufgebracht.

Was die Betriebsergebnisse anbelangt, so stellen sich dieselben auf der Linie Cilli-Schönstein-Wöllan für das Jahr 1893 um 32 133 fl. niedriger als im Jahre 1892, nämlich auf 142 842 fl. Die Auslagen belaufen sich auf 82 120 fl., sodass sich also ein Reinerträgniss von 60 722 fl. ergibt, welches einer Verzinsung von 2,25 % entspricht, weshalb von den Garanten ein Zuschuss von rund 53 000 fl. zu leisten ist. Die Ursache des Rückganges ist darin zu suchen, dass infolge schlagender Wetter in den Kohlengruben von Skalis im Jahre 1892 und auch noch im Jahre 1893 die Kohlenförderung gehemmt und dadurch ein bedeutender Ausfall in den Frachttransporten der Bahn hervorgerufen wurde. Erst im Juni 1893 erreichten die Kohlentransporte wieder so ziemlich den Umfang jener vom Jahre 1892. Auf der Linie Pöltschach-Gonobitz blieb der Verkehr hinter den gehegten Erwartungen zurück, so dass aus dem Landes-Eisenbahnfonds ein Abgang von 8 800 fl. zu decken ist und der Bezirk zur Leistung der vollen Garantie herangezogen werden wird. Die Betriebskosten auf dieser Linie betrugen nur 551 fl. per Bahnkilometer

oder 38 kr. per Zugkilometer, bisher die niedrigste Ziffer der Betriebskosten. Die Linie Preding - Wieselsdorf-Stein hat ein befriedigendes Ergebniss geliefert, und auch bezüglich der kürzlich eröffneten Linie Kapfenberg-Seebach-Au wird ein günstiges Resultat erwartet.

Der Schlesische Landtag fasste nach einer längeren Rede des Landespräsidenten von Jäger, welcher wärmstens für die diesbezügliche Anregung des Handelsministers eintrat, eine Reihe von Beschlüssen, betreffs Neuregelung des Schlesischen Lokalbahnwesens. Als erster Schritt zu der erwünschten Erweiterung des Schlesischen Lokalbahnnetzes wäre zu empfehlen, dass erfahrene staatliche Eisenbahningenieure eine eingehende Untersuchung vornehmen, der Ausbau welcher Lokalbahnen zunächst im Interesse des Landes liegt. Bezüglich dieser Bahnen wären die Trassen, die Baukosten und die muthmaassliche Rentabilität zu erheben. Zum Baue der Lokalbahnlinien wäre jedenfalls ein erheblicher Beitrag des Staates nothwendig und mit Rücksicht auf den grossen, selbst fiskalischen Vortheil, den der Staat durch die steigende Steuerkraft erhielte, wohl berechtigt. Der Antheil, den das Land zu den Baukosten beizutragen hätte, wäre bei jeder einzelnen Lokalbahn im Wege der Landesgesetzgebung festzustellen. Die Theilnahme des Landes an den Baukosten würde sehr erheblich dadurch erleichtert, wenn entweder durch ein Konkurrenzgesetz die Beitragspflicht der Privatinteressenten zu solchen Bahnbauten festgestellt würde, oder wenn bis zur Amortisation des Beitrages des Landes ein mässiger Zuschlag zu den Fracht- und Personentarifen zu Gunsten des Landes eingehoben würde.

Der Landtag bewilligte 27 500 fl. für die Bahn Zuckmantel-Niklasdorf.

Im Kärntnerischen Landtag wurde der Antrag, es sei der Landesausschuss mit Erhebungen über die Nothwendigkeit und den Kostenumfang der in Aussicht genommenen Lokalbahnen unter Zuziehung von Experten des Steierischen Landesbahnamtes zu betrauen, angenommen.

Stand der Eisenbahnbauten Ende Dezember 1893.

Zu der mit Ende des Monats November 1893 ausgewiesenen Zahl von 373,26 Eisenbahnkm wuchsen infolge des Beginnes des Baues der Lokalbahn Wotic-Selcan 17,20 Kilometer zu. Fertiggestellt dagegen und dem Verkehre übergeben wurden: die schmalspurige Lokalbahn Kapfenberg-Seebach-Au der Steiermärkischen Landesbahnen mit 22,60 Kilometer; ferner die Verlängerung der Flügelbahn Chrast-Radnitz bis zur Station Radnitz der Böhmischen Westbahn mit 6,60 km. Es verblieben demnach mit Schluss des Monats Dezember 1893 361,26 Eisenbahnkm in Bauausführung, wovon 96,0 km auf Staatsbahnen und 265,26 km auf Privatbahnen entfallen. Die Zahl der im Monat Dezember 1893 beim Eisenbahnbau beschäftigt gewesenen Arbeiter hat sich infolge der für den Baufortschritt ungünstigen Jahreszeit von 17 059 auf 11 317 vermindert und beträgt durchschnittlich 31 pro Kilometer.

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert:

a) dem Fabrikanten Arnold Löw Beer in Brünnlitz für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Brüsau-Brünnlitz der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Polieka auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem diplomirten Ingenieur Josef Tauber in Wien für eine normalspurige Lokalbahn von Wiener Neustadt nach Puchberg und auf den Gipfel des Schneeberges mit einer Abzweigung von Fischau nach Wöllersdorf ebenfalls auf 6 Monate.

Reduktion des Aktienkapitals der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn.

Die „Wr. Ztg." verlautbart folgende Kundmachung der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn: Nachdem die Ungarische Regierung in Gemässheit des von ihr mit der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages zur Einlösung des auf die Ungarische Linie der Gesellschaft entfallenden Theiles des Aktienkapitals von 4 906 200 fl. Silber geschritten ist, so werden hiermit wegen der hierin liegenden Reduktion des Aktienkapitals um den gleichen Betrag die Gläubiger der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn aufgefordert, sich binnen 3 Monaten bei der Gesellschaft in Wien (Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen), Westbahnhof, zu melden.

Thätigkeit der Ungarischen Lokaleisenbahnen-Aktiengesellschaft im Jahre 1893.

Diese Aktiengesellschaft ist zum Zwecke der Hebung des Ungarischen Lokalbahnwesens gegründet worden, um einerseits den Bau neuer Vizinalbahnen zu fördern, andererseits die Konzentrirung verschiedener Vizinalbahntitres, die trotz der Lebensfähigkeit des betreffenden Unternehmens doch ihren Markt nicht finden können, herbeizuführen. Die diesbezüglichen Geschäfte der genannten Gesellschaft belaufen sich etwa auf 11 000 000 Kronen. Es gelangten in ihren Besitz die Prioritätsaktien der Vizinalbahnen: Budapest-Lajosmisze, Bàcs-Bodrog, Balaton-Szent György-Somogy-Szobb, Haraszti-Ráczkeve, Békes-Csanad, Ungthal, insgesammt Linien in der Länge von 387 km. Mit Ausnahme der Ungthalbahn, welche ihrer Eröffnung entgegengeht, sind alle bereits in Betrieb und entwickeln sich in sehr zufriedenstellender Weise. Die auf Grund dieser Eisenbahntitres emittirten 4,5 % Obligationen sind an das für den Vertrieb derselben gebildete Konsortium in- und ausländischer Firmen vollständig abgeliefert.

Konstituirung der Aktiengesellschaft Gailthalbahn.

Unter der Firma: „Gailthalbahn Arnoldstein-Hermagor" konstituirte sich eine Aktiengesellschaft, welche sich den Bau und Betrieb einer normalspurigen Lokalbahn von der Station Arnoldstein der Staatsbahnlinie Villach-Tarvis nach Hermagor (in Kärnten) zur Aufgabe stellt. Das Gesellschaftskapital ist mit dem Betrage von 400 000 fl. festgesetzt und besteht aus 1 500 Prioritätsaktien im Betrage von 150 000 fl. und aus 2 500 Stammaktien im Betrage von 250 000 fl. Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, zu 4 % verzinsliche und innerhalb 75 Jahren rückzahlbare Prioritätsobligationen im Nominalbetrage von höchstens 1,3 Millionen Gulden auszugeben. Die Staatsverwaltung, welche das 4 % Erträgniss der Prioritätsaktien, sowie der Prioritätsobligationen garantirt, entsendet auf Grund dieses Garantieverhältnisses ein Mitglied in den Verwaltungsrath. Eine weitere Virilstimme im Verwaltungsrathe hat der Kärntner Landesausschuss zu besetzen mit Rücksicht auf die von demselben erfolgte Zeichnung von 100 000 fl. Stammaktien. Nach Erledigung der Formalien schritt die konstituirende Versammlung zur Wahl des Verwaltungsrathes. Die von der Staatsverwaltung in den Verwaltungsrath entsendete Persönlichkeit wird später bekannt gegeben werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Pariser und Berliner Kontremine, welche massenhaft Oesterreichische Werthpapiere ausgeboten hat, beeinflusste die Bahnaktien nur in geringem Maasse. Unbedeutend wichen Nordwestbahn (223) und Elbethalbahn (243,75); dagegen waren Nordbahn (2925), Staatsbahn (313,50) und besonders die für Deutsche Rechnung gekauften Südbahnaktien (110,75) in reger Nachfrage, letzterwähnte Bahn weist ein Plus von 277 711 fl. gegen das Vorjahr aus; auch die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1530) waren gesucht; das Bezugsrecht auf neue Aktien dieser Bahn wurde im vollem Umfange ausgeübt; bis auf wenige Stücke wurde alles bezogen. Für Mährische Grenzbahn (18,30) deren ausserordentliche Generalversammlung auf den 14. d. Mts., behufs der Verlängerung des Termines für das Verstaatlichungs-Uebereinkommen mit der Regierung, ausgeschrieben wurde, zeigte sich einiges Interesse.

Bücherschau.

Die Gasbahn. Von Baron Gostkowski, K. K. Professor für Eisenbahn-Betriebswesen an der technischen Hochschule in Lemberg, K. K. Direktionsrath der Generaldirektion Oesterreichischer Staatsbahnen a. D. Lemberg 1893. Selbstverlag des Verfassers.

Das Schriftchen verdankt seine Entstehung einer Anregung der Lemberger Stadtbehörde, welche eine Erweiterung ihrer Strassenbahnen in Aussicht genommen hat. Der Verfasser hat die Frage, welche Betriebskraft sich für die neu anzulegenden Strecken am besten eignen möchte, eingehend geprüft und ist zu dem Ergebniss gekommen, dass nicht Pferde- oder Dampfbetrieb, aber auch nicht — von Druckluft- und Heissluftbetrieb, Kohlensäure-, Ammoniak- und Natronmotoren ganz zu schweigen — der elektrische Betrieb prinzipiell zu befürworten sei, dass vielmehr der Betrieb mittelst Gasmotoren solche Vorzüge biete, dass er vor dem elektrischen Betriebe in Frage kommen könne. Er hat den Lührig'schen Gaswagen in Dresden und die neue Schweizerische Gasbahn Neuchatel - St. Blaise studirt, sich auch über die in Amerika, und zwar in Chicago für Strassenbahnzwecke versuchten Connelly'schen Gasmotoren unterrichtet und auf Grund der hierbei gewonnenen Anschauungen eingehende rechnerische Betrachtungen über den ökonomischen Werth

der neueren Gasmotoren angestellt, die den Hauptinhalt der Schrift ausmachen. Er gelangt zu dem Ergebniss, dass die Gasbahn im Betriebe um 22 % billiger sei, als die elektrische Bahn, während nach Amerikanischen Berichten die Betriebskosten der Gasbahnen unter den dortigen Verhältnissen nur ein Drittel derjenigen mit Pferdebetrieb und etwa die Hälfte derjenigen mit elektrischem Betrieb betragen. Der Verfasser spricht zum Schluss seine Ansicht dahin aus, dass elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung eine Vergangenheit, Gasbahnen hingegen eine Zukunft haben.

Die überaus klar geschriebene Abhandlung verdient die weiteste Beachtung.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau führt die an der Eisenbahnstrecke Lissa-Posen gelegene Haltestelle Leipe fortan die Bezeichnung L e i p e r o d e.

Berlin, den 8. Februar 1894. (313)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Mit dem 15. Februar d. J. treten für die Beförderung von Thonröhren aller Art von Münsterberg nach Kattowitz transito z u r W e i t e r b e f ö r d e r u n g n a c h M o s k a u folgende ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft:

bei Aufgabe in Mengen von
5 000 kg 10 000 kg
mit e i n e m Frachtbrief für e i n e n Wagen
0,41 *M.* 0,34 *M.*
für 100 kg.

Diese Frachtsätze finden Anwendung auf Sendungen, die mit direkten Frachtbriefen nach Moskau oder nach Sosnowice aufgegeben werden.

Im letzteren Falle müssen die Frachtbriefe den Vermerk enthalten „zur Weiterbeförderung nach Moskau“.

Breslau, den 7. Februar 1894. (314)

Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 15. Februar d. J. tritt für den Verkehr zwischen Elbogen-Neusattel und Bautzen der Frachtsatz von 83,5 *M.* für 10 000 kg in Kraft.

Dresden, am 1. Februar 1894. (315)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. Februar d. J. ab wird im Verkehre der Stationen der Deutschen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Stargard-Cüstriner Bahn) unter einander und mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Artikel W o l l s t a u b in den allgemeinen Ausnahmetarif für Düngemittel etc. — soweit derselbe zwischen diesen Stationen eingeführt ist — aufgenommen.

Köln, den 2. Februar 1894. (316)

Namens der betheiligten Deutschen und Niederländischen Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Deutsch - Schweizerische Eisenbahnverbände. Zu Theil I, Abth. A, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife — das Reglement enthaltend — tritt am 1. März 1894 der 3. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält die erleichtenden Vorschriften, welche zufolge Vereinbarung der betheiligten Regierungen für die bedingte Zulassung gewisser Transportgegenstände mit dem bezeichneten Tage für den Deutsch-Schweizerischen Verkehr Geltung erlangen, und ausserdem kleinere Aenderungen an Zusatzbestimmungen und dergl., welche durch jene erleichternden Vorschriften hervorgerufen werden. — Preis 65 ₰.

Karlsruhe, 6. Februar 1894. (317)

Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güter- (einschliesslich Holz-) Verkehr. Vom 10. d. Mts. ab wird die Station Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 7. Februar 1894. (318)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 10. d. Mts. treten Ausnahme-Frachtsätze für Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum Hochofenbetrieb von Station Caternberg des Direktionsbezirkes Köln (rechtsrh.) in Kraft.

Köln, den 7. Februar 1894. (319)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die mit dem 15. Januar d. J. im Binnen- und Wechselverkehre der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen unter einander, sowie im Verkehre mit den Oldenburgischen Staatseisenbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und für Kalk, gebrannten, etc. kommen vom 10. Februar d. J. ab auch für den Verkehr der Stationen der Königlich Preussischen und Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Farge - Vegesacker und Warstein-Lippstadter Eisenbahn andererseits, sowie für den Wechselverkehr der Stationen der zuletzt genannten beiden Bahnen unter einander in Anwendung.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze sowie über die Anwendungsbedingungen ertheilen die Abfertigungsstellen auf Verlangen Auskunft.

Hannover, den 3. Februar 1894. (320)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. März d. J. wird die Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit den für Wien (Nordbahnhof) bestehenden Sätzen in den Ausnahmetarif 6 a (Getreide etc.) einbezogen. Die Deutschen Stationen Uelzen, Brandenburg, Potsdam und Stendal bleiben jedoch von der Maassnahme ausgeschlossen.

Magdeburg, den 5. Februar 1894. (321)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn. Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. wird der Artikel „Wollstaub“ in den Ausnahmetarif 4 für geringwerthige Düngemittel des Gütertarifs für den diesseitigen Binnenverkehr aufgenommen.

Dortmund, den 5. Februar 1894. (322)

Die Direktion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für M e h l u n d M a h l p r o d u k t e treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien Donauuferbhf. K. F. N. B. / „ Wien Kaibhf. K. K. Stsb.	0,93 *M.*
„ Korneuburg . . .	0,85 „
„ Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B. u. St. E. G.	0,96 „
„ Ebenfurth-Mühle .	1,35 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien Donauuferbhf. K. F. N. B. / „ Wien Kaibhf. K. K. Stsb.	0,88 *M.*
„ Korneuburg . . .	0,80 „
„ Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B. u. St. E. G.	0,91 „
„ Ebenfurth-Mühle .	1,30 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien Donauuferbhf. K. F. N. B. / „ Wien Kaibhf. K. K. Stsb.	1,29 *M.* *)
„ Korneuburg . . .	1,21 „ *)
„ Wien K. F. J. B., K. F. N. B., Oe. N. W. B. u. St. E. G.	1,32 „ *)
„ Ebenfurth-Mühle .	1,71 „ *)

*) Für Kleie ermässigen sich die für Dresden-Elbkai bezifferten Frachtsätze um 7 ₰ pro 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. Februar 1894. (323)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Z u l a s s u n g d e r R e e x p e d i t i o n i m L a g e r h a u s e d e r p r. O e s t e r r e i c h i s c h - U n g a r i s c h e n S t a a t s e i s e n b a h n - G e s e l l s c h a f t a m S t a a t s b a h n h o f e i n W i e n.) Vom 1. März 1894 an wird in dem der pr. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gehörigen, auf deren Bahnhofe in Wien befindlichen Lagerhause innerhalb des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes die Einlagerung (Reexpedition) der im Theil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft) unter III näher bezeichneten Artikel unter

den daselbst festgesetzten Bestimmungen gestattet.

Für den direkten Verkehr zwischen Wien, Staatsbahnhof (St. E. G.) -Lagerhaus und den im Tarifhefte 2 enthaltenen Rheinisch-Westfälischen Stationen finden die für Wien, Staatsbahnhof (St. E. G.) bestehenden Frachtsätze Anwendung.

Wien, am 6. Februar 1894. (324)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art (exkl. Rohzucker) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Chropin	149 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Chropin	144 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Chropin	185 ₰
Nach Riesa-Elbkai von Chropin	209 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 3. Februar 1894. (325)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von Deutsch-Französischen, beziehungsweise Schweizerisch-Französischen Grenzstationen nach Suczawa und von Paris la Villette nach Verciorova und Predeal. Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 treten in Kraft:

1. ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eisenbahnfahrzeugen mit Herkunft von Paris-la Villette, von Amanweiler trs., Avricourt trs., Altmünsterol transit und Delle trs. nach Suczawa;
2. ein Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Eisenbahnfahrzeugen von Paris-la Villette nach Verciorova und Predeal.

Exemplare dieser Ausnahmetarife sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von je 10 H. = 10 Cts. pro Stück erhältlich.

Wien, am 3. Februar 1894. (326)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Umwandelung der Haltestelle Bobelwitz in einen Haltepunkt für den Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Haltestelle Bobelwitz für den Güterverkehr geschlossen und in einen Haltepunkt für den Personenverkehr umgewandelt. Von dem genannten Tage ab gelangen die direkten Frachtsätze für Bobelwitz in den in Betracht kommenden Gütertarifen zur Aufhebung.

Berlin, im Januar 1894. (327MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Lieferfristen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Mit Genehmigung des Königl. Ungar. Handelsministeriums Z. 89710/IV 93 vom 13. Januar 1894 wird mit Gültigkeit auch in dem, der Wirksamkeit des Berner Uebereinkommens unterliegenden internationalen Verkehre für den Uebergang in den nachbenannten Stationen ein Lieferzeitzuschlag von 6 Stunden bei Eilgütern und von 12 Stunden bei Frachtgütern angerechnet werden:

1. für Szombathely im Verkehre mit der Vizinalbahn Szombathely-Güns nach beiden Richtungen,
2. für Barcs im Verkehre mit der Barcs-Pakraczer Bahn nach beiden Richtungen.

Wien, 31. Januar 1894. (328)

Die Generaldirektion.

5. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Verloosung. Am 2. Januar 1894 sind zum Zwecke der privilegmässigen Tilgung nachstehende

Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn vom Jahre 1874

ausgeloost worden:

à 3000 M. Nr. 108 231 244 362 437 483 499 533 542 691 756 806 882 897 921 932 1012.

à 1500 M. Nr. 1116 1121 1126 1143 1170 1205 1226 1285 1305 1391 1421 1434 1506 1531 1586 1592 1682 1831 1838 1872 1891 1913 1944 1985 2019 2213 2242 2251 2261 2298 2332 2334 2350 2357 2391 2510 2517 2538 2564 2586 2741 2809 2850 2879 2909 2929 2938 3037 3121 3160 3161 3219 3225 3229 3239 3305 3350 3391 3411 3499.

à 300 M. Nr. 3559 3701 3716 3729 3852 3876 4033 4352 4521 4614 4675 4704 4845 4898 5017 5091 5147 5184 5218 5335 5373 5456 5471 5625 5703 5714 5718 5825 5971 6103 6106 6252 6337 6355 6439 6545 6555 6582 6594 6615 6629 6668 6677 6742 6773 6805 6815 6852 6918 7241 7270 7390 7476 7640 7728 7776 7822 7885 7993 8006 8056 8181 8205 8419 8499 8566 8596 8660 8826 8843 9131 9222 9291 9353 9440 9489 9548 9662 9691 9722 9726 9731 9807 9828 9869 9890 9915 9993 10081 10128 10154 10156 10299 10376 10422 10444 10450 10485 10522 10565 10587 10942 10994 11012 11155 11217 11307 11383 11562 11616 11648 11685 11779 11846 11858 11871 12152 12153 12369 12373 12408 12480 12500.

Diese Obligationen mit dem Zinsscheine Reihe II Nr. 20 und Anweisung sind vom 1. April 1894 ab

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und der Königlichen Eisenbahn - Betriebskasse in Braunschweig, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

zur Einlösung zum Nennwerthe unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. einzureichen. Die Verzinsung der fraglichen Obligationen hört mit dem 31. März d. J. auf.

Magdeburg, den 8. Januar 1894. (329)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung von Eisenbahnwagen. Die Anfertigung und Lieferung von:

a) 113 Stück vierachsigen Plattformwagen zu 30 t Ladegewicht,
b) 1 358 Stück bedeckten Güterwagen,
c) 800 Stück Kohlenwagen mit eisernen Kasten,
d) 400 Stück Kokswagen,
e) 1 035 „ offenen Güterwagen,
f) 155 „ Kalkdeckelwagen,
g) 550 „ zweiachsigen Plattformwagen je zu 15 t Ladegewicht,
h) 30 Stück bedeckten Güterwagen mit Endperron,
i) 30 Stück bedeckten Viehwagen für Grossvieh,
k) 50 Stück Langholzwagen je zu 10 t Ladegewicht,
l) 9 446 Stück Rädersätzen,
m) 22 718 „ Spiralfedern und
n) 17 632 „ Tragefedern

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Wagen“ bezw. „Rädersätze“ oder „Federn“ versehen zu dem auf Sonnabend, den 17. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr für die Wagen, Nachmittags 3 Uhr für Rädersätze und Federn anberaumten Verdingungstermine an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 1 ℳ. von a bis k und m und zu je 2 ℳ. für l und n von dem Büreauvorsteher, Eisenbahnsekretär Bette, Domhof 28 hierselbst, bezogen werden.

Köln, den 1. Februar 1894. (330)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 2 feststehenden Drehkrähnen von je 1 000 kg und 2 Wandkrähnen für Güterschuppen von je 1 250 kg Tragfähigkeit für die Bahnhöfe Wollin, Cammin und Gollnow verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Vertragsbedingungen und 2 Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 1,50 ℳ. in baar von uns zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 21. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 5. Februar 1894. (331)

Königliche Eisenbahndirektion.

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. IV.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Nr. 3. Jahrgang 1894. Berlin, am 10. Februar 1894

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Sack	Feigen	—	1	Berlin H. & L.	K. E.-D. Altona	
2	A D	56	1	Ballen	Korke	27	2	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
3	A S B	6076	1	Kollo	Eisen	107	3	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
4	B	II	1	Korb	?	15	4	Stavenhagen	Meckl. Friedr. Frzb.	
5	B & J	151	1	Fass	Glycerin	256	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
6	C C	—	1	—	Ofenstück	12	6	Kevelaer	Linksrh. Köln	
7	C T	226	1	Kiste	Pech	26	7	Stassfurt	K. E.-D. Magdeburg	bez.: Wiesbaden
8	D	4450	1	Korb	Eisenwaaren	26	8	Wiesbaden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
9	D N	13	1	Säckchen	Flachs	2,005	9	Buchloe	Bayerische Stsb.	
10	D R	173	1	Fass	leer, gebr.	42	10	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
11	D R Pat	42245	1	—	eis. Rohr	5,5	11	Wieren	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gef.
12	E D F	—	1	—	Pflugschaar	1,25	12	Oebisfelde	„	
13	E G	1803	1	Pack	alte Körbe	17	13	Braunschweig	„	
14	F A L	80544	1	Korb	gefüllte Blechgefässe	37	14	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
15	F E	3537	1	Kiste	leer	8,5	15	Heidelberg	Badische Stsb.	b. Schuppenrevision.
16	G G	103	1	Pack	Papier	62,5	16	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
17	G H G S	15768 2671	2	Kisten	leer	—	17	Strassburg	Elsass-Lothring.	
18	H	2267	1	Pack	Papier	1	18	Karlsruhe	Badische Stsb.	
19	H	—	1	Sack	gebrauchte Säcke	10	19	„	„	
20	H	212	1	—	eis. Welle	20,5	20	Weissensee	K. E.-D. Berlin	
21	H	219	1	Petroleumfass	leer	30	21	Jessnitz	„	
22	H E	6049	1	Kiste	leer	44	22	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
23	H H	574	1	Petroleumfass	leer	34	23	Dörverden	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
24	H T	75	2	Pack	Säcke	85	24	Cottbus	K. E.-D. Berlin	
25	K	1	1	Fass	Cognac	30	25	Karlsruhe	Badische Stsb.	
26	K	—	1	Kübel	Schmalz	12	26	Ruremonde	Grand Central Belge	
27	K E	—	2	—	Kochhäfen	12	27	Offenburg	Badische Stsb.	
28	K W	1215	1	Kiste	leer	20	28	Heidelberg	„	
29	L & F	18627 bis 18726	100	Ballen	Mandeln	10 000	29	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
30	M & T	3923	1	Kiste	leere Weinflaschen	40	30	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision gef.
31	M H	2371	1	—	hölzerne Lade (Maschinentheil)	9	31	Gerdauen	K. E.-D. Bromberg	
32	M K	—	1	Reisekorb	1 alter Muff 2 leere Säckchen 1 alter Reisesack 1 runder Korb 1 viereckiger Korb	17	32	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
33	M S	—	1	Bund	Flacheisen	30	33	Wolnzach	„	
34	M S	8980	1	Kiste	unbekannt (in einem Zinkeinsatz)	117	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
35	M W (eingebrannt)	—	1	Kübel	leer (ohne Deckel)	3,5	35	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
36	O K C	1190	1	Kiste	Goldleisten	225	36	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
37	P & B	2	1	Sack	Wallnüsse	50	37	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision gef.
38	P J	979	1	Kiste	Cigarrenkisten	35	38	Heidelberg	Badische Stsb.	beschr.: Engen.
39	P N	—	1	Korb	alte Blechdosen	28	39	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
40	P R	6016	1	Ballen	Zeitungspapier	26	40	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
41	Q	1835	1	Kollo	Eisen	197	41	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
42	S H & C	16366	1	Kiste	leer	13	42	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
43	S P	13	2	—	eis. Kugeln	5	43	Karlsruhe	Badische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	S P	6412	1	Kiste	Blechbüchsen —	13	44	Leipzig M.	K. E.-D. Magdeburg	
45	S S	2	1	—	kl. Rindshaut sogen. Kippshaut	—	45	Langwedel	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
46	S W	—	1	Bund	Heerdringe —	5	46	Wolnzach	Bayerische Stsb.	
47	S Z B ✕ ✕	—	1	Ballen	Flachs oder Heede —	57,5	47	Hannover	K. E.-D. Hannover	auf der Strecke gef.
48	[illegible]	4611	1	Korb	leer —	5	48	Heidelberg	Badische Stsb.	
49	V	65	1	Petrol.-Fass	leer —	32	49	„	„	
50	V G / D J P	2349 / 2253	2	Kisten	leer —	3 / 8	50	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	b. Bodenrevision gef.
51	V S	969	1	Sack	leere, gebr. Säcke —	15	51	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
52	W	3208	1	Ballen	Branntwein —	33,5	52	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
53	W	520	1	Rolle	Leder —	19	53	Egeln	„	
54	W K	171	1	Kiste	Wein	98	54	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
55	W K	142 / 148	2	Kisten	leer —	46	55	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
56	G Berlin	1 / 1 / 3	1	Pack	3 Stück Körbe, leer, gebr.	37	56	Landsberg a. W.	K. E.-D. Bromberg	
57	Grüner	7330	1	Fass	leer —	23,5	57	Pankow	K. E.-D. Berlin	
58	Konzczak & Kumerow, Kreis Schrimm	—	1	Kiste	alte Sachen —	18	58	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
59	Outjes, Leer	29/30	2	Säcke	gefärbte Taue —	64	59	Tondern	K. E.-D. Altona	
60	C. Scheibler & Co. Cöln	—	1	Sack	Thomas-Phosphatenmehl	102	60	Düren	Linksrh. Köln	
61	Servas	—	1	Pack	Druckerbuchstaben —	13	61	Bomerée	Grand Central Belge	
62	Sternau Hafergrütze Dortmund	—	1	Sack	? —	8	62	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
63	Vogelmann	—	1	Blechk.	Gasäther —	3,75	63	Magdeburg Elb.	K. E.-D. Magdeburg	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
64	—	I	1	—	messing. Kessel —	20	64	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Worms signirt.
65	—	19	1	—	Decke —	20	65	„	„	
66	—	IV 87	1	Tafel	Eisenblech —	47	66	Vaihingen-Sersheim	Württemberg. Stsb.	
67	—	210 / 2505 / 3755 / 2015	4	—	Kapseln zu Kohlensäure-Flaschen	—	67	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
68	unleserlich	146	1	—	Leine —	—	68	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
69	weiss	969	1	—	eis. Ofenplatte —	1,5	69	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
70	—	1151	1	Verschlag	leer —	13	70	Heidelberg	Badische Stsb.	
71	—	1874	1	Kiste	Küchengeräthe —	—	71	Köln-Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
72	—	3059	1	Rundstange	Stahl —	12	72	Ulm	Württemberg. Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
73	✕	—	1	—	eis. Platte —	11	73	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
74	(blau) ✕ ✕	—	1	—	gusseis. Platte (Schieber zu einem Ofen)	7	74	Geismar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	/// weiss	—	2	Pack	eis. Häfen —	22	75	Hersbruch r. P.	Bayerische Stsb.	je 2 u. 3 Stück enthaltend.
76	( ) weiss	—	1	—	eis. Ofendeckel —	3	76	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
77	△ EK	660 / 662	2	Stück	zerbrochene gusseis. Säulen	28	77	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
78	—	—	1	—	Asphaltdecke um einen Kolliwagen	—	78	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
79	—	—	1	Kollo	blecherne Behälter —	3	79	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
80	—	—	1	—	eichene Bohle —	—	80	Hoch-Stüblau	K. E.-D. Bromberg	
81	—	—	1	—	Brett mit Zahlen —	1	81	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
82	—	—	1	Bund*)	Eisen —	22	82	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	*) 2 Winkeleisen u. 1 Stange Rundeisen enth.
			1	—	Fusstritt von einem Fahrrade —	0,5				
			1	—	altes Seil —	5				
			10	—	alte Schwellen —	133				
83	—	—	1	Kollo	Eisentheil (anschein. Gewichtsstück von einem Maschinentheil)	0,5	83	Neumünster	K. E.-D. Altona	
84	—	—	1	Sack	Erbsen —	61,5	84	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision gef.
85	—	—	1	Fass	leer —	5	85	Düren	Linksrh. Köln	
86	—	—	1	"	leer —	8	86	Herford	K. E.-D. Hannover	
87	—	—	1	Stab	Flacheisen —	19	87	Strassburg	Elsass-Lothring.	
88	—	—	1	Ballen	Fussmatten —	35	88	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
89	—	—	3	Stück	Gasröhren —	27	89	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
90	—	—	1	Sack	Gerste —	—	90	München S. B.	Bayerische Stsb.	
91	—	—	1	Korb	leerer Glasballon —	11	91	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
92	—	—	1	Stück	Guss —	8	92	Metz	Elsass-Lothring.	
93	—	—	6	"	Gussplatten —	44	92	Regensburg	Bayerische Stsb.	
94	—	—	1	Pack	Hohlglas —	12	94	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
95	—	—	1	—	Holzrahmen —	2	95	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Lg. 1,40 m, Br. 0,60 m.
96	—	—	1	Sack	Kartoffeln	48	96	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	—	1	—	Kette (Pferdehalskoppel)	—	97	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
98	—	—	1	—	Kinderstuhl —	2	98	Luxemburg	Wilhelm Luxembgb.	
99	—	—	1	Sack	Kleider u. getrocknetes Obst	21	99	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	1	"	Kleie —	40	100	Velgast	K. E.-D. Berlin	
101	—	—	1	Kollo	2 Körbe, leer —	5	101	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
102	—	—	1	"	4 Körbe, leer —	14	102	"	"	
103	—	—	1	eis. Kohlenkasten	— —	3	103	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
104	—	—	1	Bund	3 Kupferröhren —	18	104	Freiburg	Badische Stsb.	
105	—	—	1	—	eis. Lager zu einer Maschine	9	105	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
106	—	—	1	Paar	Lederschuhe mit Holzsohlen	1	106	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
107	—	—	14	Ballen	Lumpen —	275	107	Merzdorf	K. E.-D. Berlin	
108	—	—	1	Sack	Mehl —	13	108	Hof	Bayerische Stsb.	Jos. Schlicht Kunstmühle Schnaittach.
109	—	—	1	—	Ofenrohr —	—	109	Viersen	Linksrh. Köln	
110	—	—	1	—	Ofentheil —	57	110	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
111	—	—	7	Stück	eis. Ofentheile —	—	111	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision gef.
112	—	—	1	—	eis. Platte, 55 cm gross mit 40 Bohrlöchern roth angestrichen	27	112	Hittfeld	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gef.
113	—	—	3	—	Privatdecken —	—	113	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	bei Bodenrevision gef.
114	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	4	114	Augsburg	Bayerische Stsb.	
115	—	—	1	—	eis. Rohr —	7	115	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
116	—	—	1	—	eis. Rohr —	5	116	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
117	—	—	1	—	alter Sackkarren —	—	117	Lindau	Bayerische Stsb.	
118	—	—	1	Sack	leere Säcke —	4	118	Aachen	Linksrh. Köln	
119	—	—	1	Pack	Säcke —	16	119	Cottbus	K. E.-D. Berlin	
120	—	—	1	"	Säcke —	21,5	120	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
121	—	—	3	"	eis. Schellen u. Baumhalter	15	121	Frankenstein	K. E.-D. Berlin	
122	—	—	1	—	lebendes Schwein —	—	122	Kempten	Bayerische Stsb.	
123	—	—	1	—	blecherne Sitzbadewanne (gebraucht)	6	123	Sonneberg	Werrabahn	bei Bodenrevision gef.
124	—	—	1	Pack	Spaten —	15	124	Wismar	Meckl. Friedr. Frzb.	
125	—	—	1	—	röhrenförm. eis. Ständer	circa 200	125	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
126	—	—	11	Stück	weissleinene Taschentücher	—	126	Ingolstadt C. B.	"	
127	—	—	3	—	Thürpuffer —	—	127	Euskirchen	Linksrh. Köln	
128	—	—	2	—	lose eis. Thürvorlegebäume	—	128	Albersdorf	K. E.-D. Altona	
129	—	—	1	Ballen	Torfstreu —	72	129	Brunau	K. E.-D. Magdeburg	
130	—	—	1	—	Trittbrett (anschein. zu einer Drehbank gehörig)	4	130	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
131	—	—	1	—	Viehgitter —	—	131	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
132	—	—	2	—	Viehgitter —	—	132	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
133	—	—	1	—	Wandtafelständer —	20	133	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
134	—	—	1	—	eis. Zahnrad —	1,5	134	Mühlhausen i. Th.	"	
135	—	—	1	Stück	Zinkrohr —	13	135	Mülhausen	Elsass-Lothring.	

Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Verdingung von 54 Lokomotiven, und zwar:

a) 6 Stück 2/4 gekuppelten Personenzuglokomotiven mit Tendern in einem Loose,
b) 10 Stück 2/3 gekuppelten Normal-Personenzuglokomotiven mit Tendern in einem Loose,
c) 24 Stück 4/4 gekuppelten Güterzuglokomotiven mit Tendern in 3 Loosen und
d) 14 Stück 2/3 gekuppelten Personenzug - Tenderlokomotiven in einem Loose

am Donnerstag, den 15. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Berlin W., Königgrätzerstrasse 132 IV, Zimmer Nr. 2. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lokomotiven" bis zur vorerwähnten Zeit an uns einzureichen. Dortselbst, Zimmer Nr. 7, können Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 7 ℳ, bezw. portofreie Einsendung von 7,05 ℳ baar oder in Zehnpfennig - Reichspost - Briefmarken bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. März 1894.

Berlin, den 31. Januar 1894. (332MG)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW.. Beuthstrasse 8.

Nr. 13. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. Februar 1894.

Inhalt:

Einhundert Kilogramm.

Durch die politischen Zeitungen geht die Nachricht, dass in unserem Maass- und Gewichtssystem eine Bezeichnung für die Einheit von 100 kg aufgenommen werden solle.

Als Organ der Eisenbahnverwaltungen, welche wesentlich an der Anwendung der Gewichtsbezeichnungen betheiligt sind, dürfte es wohl innerhalb unserer Sphäre liegen, wenn wir über diesen Punkt einige Gedanken äussern.

Der Zwischenraum zwischen dem in der Maass- und Gewichtsordnung vom 17. August 1868 eingefügten Centner von 50 kg und der Tonne von 1 000 kg hat sich in der Praxis als zu gross erwiesen und die Dazwischenschiebung einer mittleren Grösse als nothwendig gezeigt. Die Rechnung nach Centnern hat sich nicht eingebürgert, weil die Untertheilung nach 50 kg unbequem ist; die Rechnung nach Tonnen ist für mancherlei Verhältnisse nicht verwendbar, weil die Tonne ein zu grosses Einheitsmaass ist. Bei allen Waaren, welche in Fässern und Säcken gehandelt werden, bei Eisenkonstruktionen und Eisenwaaren, bei Kohlen und tausenderlei anderen Gegenständen ist es allmählich üblich geworden, den Preis für 100 kg anzugeben, die gelieferte Menge aber nach einzelnen Kilogrammen zu berechnen. Dies drängt mit Nothwendigkeit darauf hin, dem Begriff von 100 kg ein legitimes Dasein in der Gewichtsordnung zu geben und ihm eine offizielle Bezeichnung beizulegen. Als solche ist schon in allen statistischen Nachweisungen über die Waarenein- und -ausfuhr über die Zollgrenze der Doppelcentner angenommen, es fehlt ihm aber noch eine kurze Bezeichnung in der Schriftsprache und soll hiermit als solche der einfache Buchstabe „D“ vorgeschlagen werden. Dieses D ist bis jetzt noch nicht verbraucht, bezeichnet die Sache einfach und kurz und unterscheidet sich leicht von allen anderen üblichen Bezeichnungen.

Es ist uns wohl bekannt, dass die Einführung dieser Bezeichnung einer amtlichen Billigung bedarf, es ist aber anzunehmen, dass auch die offiziellen Kreise von der Zweckmässigkeit dieser Abkürzung sich werden überzeugen lassen.

Die jetzige Form: 100 kg ist lang und hat 3 Zahlen und 2 Buchstaben statt eines einzigen Buchstabens, welcher dasselbe ausdrücken kann; während sonst die Bezeichnungen der Gewichte und Maasse: m, l, kg, cm einfach und leicht unterscheidbar sind, ist die Handelseinheit des Gewichtes noch ohne eine solche. Einfach und leicht hat sich das Hektoliter in den Verkehr eingefügt, seine Bezeichnung hl ist handlich, seine Untertheilung in 100 l entspricht dem ganzen System und multiplizirt sich bequem mit Mark und Pfennig; es hat daher nur weniger Jahre bedurft, um es überall aufgenommen zu sehen, auch im Privatverkehr, welchem die amtliche Bezeichnungsweise nicht überall beikommen kann.

Weniger leicht hat sich das Meter als Längenmaass eingeführt, sein Mangel, dass es zu gross und das Centimeter zu klein sei, ist oft genug erörtert worden; zwar rechnen die Damen die Kleiderstoffe jetzt wohl sämmtlich nach Metern, aber selbst in Gerichtsverhandlungen begegnet man öfters noch Fussen und Zollen, und die meisten Polizeiverwaltungen verlangen noch 5 Zoll dickes Eis, um eine Teichfläche dem Schlittschuhsport frei zu geben. Aber auch dieses etwas unbequeme Maass dringt allmählich überall durch, zumal wenn Preisberechnungen danach anzustellen sind, da die Rechnung mit Dezimalstellen doch bei weitem bequemer, als nach Zwölfteln ist.

Aeusserst schwer führt sich das Ar und Hektar ein, ein praktischer Landwirth aus älterer Zeit rechnet noch immer nach Quadratruthen und Morgen und übersetzt dann für die offiziellen Taxen seine Zahlen in Ar und Hektar. Namentlich die Hektare sind unübersichtlich, daher die Rechnung nach Aren im ganzen weiter verbreitet und mehr üblich ist; 100 qm sind zwar mit einem Blick zu übersehen, doch ist dies Maass dem älteren Geschlecht noch ungewohnt und sind die Zahlen für Aussaat, Erntegewinn und Preise hierauf noch nicht recht eingeführt.

Gänzlich vergessen ist dagegen der Centner, der früher bei der Pfundrechnung die Gewichtseinheit darstellte. Wie schon oben erwähnt, liegt dies in der unbequemen Untertheilung in 50 kg, welche ein Rechnen nach Zehnteln und Hunderteln eines Centners fast unmöglich macht; und so ist denn die Aufnahme dieses Stückes in die Gewichtsordnung nicht als ein glücklicher Griff zu bezeichnen. Das tägliche Leben hat dagegen den Doppelcentner erfinden lassen, dessen Untertheilung in 100 kg bequem und handlich und dessen Maass leicht zu übersehen ist. Diese Einheit des Doppelcentners hat den alten Centner ganz verdrängt, auch seine Bezeichnung ist allmählich fast allgemein angenommen worden. Vergessen ist der auch früher manches Mal angewendete Name Metercentner, bei welchem man sich nicht recht denken konnte, was er darstellen soll, ob einen wirklichen Centner eines nach Metermaass abgemessenen Stückes, oder was sonst? Dagegen ist eine Bezeichnung in der Schriftsprache für diese Einheit noch nicht üblich geworden und diese soll unser Vorschlag einführen.

Das D ist ebenso einfach wie die übrigen Bezeichnungen des metrischen Maass- und Gewichtssystems; d ist bereits verbraucht als Zeichen für den Englischen Penny, daher das grosse D gewählt ist.

Streng genommen gehört bekanntlich der Centner selbst nicht in das metrische Gewichtssystem hinein, als Doppelcentner führen daher die 100 kg ein etwas aus dem Rahmen der übrigen Bezeichnungen heraustretendes Dasein. Konsequent müsste man die 100 000 g als Hektokilogramm benennen, oder, da die Griechische Sprache 100 000 als 10 Myriaden zählt, sagen: Dekamyriagramm. Beide Namen aber, zu deren Erklärung einem einfachen Handlungsdiener gegenüber erst eine philologische Erörterung nothwendig werden würde, haben wohl keine Aussicht angenommen zu werden. Lieber führt der Centner sein illegitimes Dasein in der Gesellschaft der Griechischen und Lateinischen Bezeichnungen weiter, zumal, wenigstens in Deutschland, jeder weiss, was er bedeutet.

Die abgekürzte Bezeichnung für ein Hektokilogramm müsste konsequenter Weise nach Analogie von hl = Hektoliter = hkg sein und wäre diese Abkürzung an sich nicht so übel, wenn das Wort selbst bereits in dem Gesetz oder im Sprachgebrauch Aufnahme gefunden hätte. Da dieses aber nicht geschehen ist, so empfiehlt es sich auch nicht, jetzt, wo wir ein passendes Wort für die Sache haben, ein gelehrtes Ungeheuer noch mehr einzuführen, blos um der Konsequenz willen. Sind doch schon nicht alle Bezeichnungen des metrischen Systems bei uns übernommen worden, z. B. ist der Ster ausgelassen mit seiner Untertheilung als Dezister und seinen Vervielfältigungen als Dekaster und ist dafür das Kubikmeter beibehalten worden, obgleich das Maass des Dezister bei Bau- und Brennhölzern ein sehr angenehmes sein würde.

Wir glauben deshalb, dass es gar kein Bedenken hat, die 100 kg offiziell als Doppelcentner aufzunehmen und ihnen eine offizielle abgekürzte Bezeichnung zu gönnen. Verwendet ist das grosse D bisher nur in der Mathematik als die übliche Bezeichnung des Durchmessers eines Kreises, und (wie das Konversationslexikon angibt) in der Rechtswissenschaft als Bezeichnung der Pandekten (Digesta), eine Unklarheit ist also bei seiner Anwendung im gewöhnlichen Leben nicht zu befürchten, da diese beiden D wohl nur in solchem Zusammenhange gebraucht werden, dass sie mit dem D für Doppelcentner nicht zu verwechseln sind.

Statt der Rechnung 1 196 kg à 100 kg 17 ℳ = 203,32 ℳ wird es also nach unserem Vorschlage künftig heissen 11,96 D à 17 ℳ = 203,32 ℳ.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar d. J. unterstellten Strecken.

Am Schlusse des verflossenen Jahres gehörten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 72 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 41 Deutsche Eisenbahnverwaltungen,
b) 21 Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 Niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahn und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 Luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 3 Belgische Verwaltungen (Chimay-Eisenbahn, Grosse Belgische Centraleisenbahn und Lüttich-Mastrichter Eisenbahn),
f) 1 Rumänische Verwaltung (Königlich Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 Russisch-Polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Ausserdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene in Deutschland belegene vollspurige Bahnen untergeordneter Bedeutung mit einer Betriebslänge von zusammen 255,02 km an den Vereinseinrichtungen theil.

Das Netz der im Betriebe der vorstehend unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesammtausdehnung von 77 659,56 km.

Hiervon kommen auf:

1.	a) Preussische Staatseisenbahn-Verwaltungen	25 999,83 km	
	b) Bayerische (einschl. Pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	5 692,20 „	
	c) Sächsische Eisenbahnverwaltungen	2 765,94 „	
	d) Württembergische Eisenbahnverwaltungen	1 703,12 „	
	e) Badische Eisenbahnverwaltungen	1 453,98 „	
	f) Elsass-Lothringische Eisenbahnverwaltungen	1 655,06 „	
	g) die Verwaltungen der Eisenbahnen der übrigen Deutschen Mittel- und Kleinstaaten	4 111,14 „	
	die Deutschen Verwaltungen zusammen		43 381,27 km
2.	Oesterreichisch-Ungarische Verwaltungen (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen 8 109,81 Kilometer, Königlich Ungarische Staatsbahnen 10 233,94 km)		27 568,61 „
3.	Bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banjaluka-Doberlin)		104,28 „
4.	Niederländische Verwaltungen		2 755,67 „
5.	Luxemburgische „		166,17 „
6.	Belgische „		699,08 „
7.	Rumänische „		2 492,16 „
8.	Russisch-Polnische „		492,32 „
	Gesammtbetriebslänge		77 659,56 km

Da der Verein mit einer Länge von 76 578,53 km Eisenbahnen in das Jahr 1893 eingetreten war, so ist im verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1 081,03 km gewachsen.

An dem Zuwachs des letzten Jahres sind betheiligt:

die Deutschen Verwaltungen . .	mit 522,96 km	oder 48,38 %
„ Oesterreichisch - Ungarischen Verwaltungen	„ 491,44 „	„ 45,46 „
„ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	„ 66.63 „	„ 6,16 „

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Im Abgeordnetenhause fand am 9. d. Mts. die erste Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes, statt. Die Verhandlung beschränkte sich, wie seit Jahren üblich, auf die Aeusserung einer langen Reihe lokaler Wünsche. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte vor dem Anfang der Debatte, dass der Umfang der Nebenbahnvorlage bestimmt werde durch die Rücksicht einerseits auf den Stand der technischen und administrativen Vorbereitungen für diejenigen Linien, welche im allgemeinen als im öffentlichen Verkehrsbedürfniss liegend zu erachten seien und zweitens mit Rücksicht auf die Finanzlage des Staats. Das Finanzinteresse des Staats erfordere es aber überdies, dass in Zeiten, in welchen der Staat mit einem beträchtlichen Defizit in seinem Haushalt zu kämpfen habe, bei der Auswahl der zum Bau vorzuschlagenden Linien auch besonders darauf Bedacht genommen werden müsse, dass Linien, welche in absehbarer Zeit überhaupt keine oder doch keine einigermaassen genügende Rente erwarten lassen, zurückgestellt werden. Den Vergleich mit ihren Vorgängern brauche die Vorlage nicht zu scheuen. Sie werfe für 10 neue Bahnen 30 Millionen aus, während im Vorjahre nur 26 Millionen für 6 neue Bahnen, 1892 22 Millionen und 1891 unter 145 Millionen der Gesammtforderung nur 30 Millionen für Neubahnen gefordert waren. Die Vorlage ermögliche also eine erhebliche Erweiterung des Eisenbahnnetzes, was um so erwähnenswerther sei, als auch durch die Kleinbahnen das Netz der Eisenbahnen sich bedeutend weiter spannen werde. Allein im vorigen Jahre seien 20 Projekte solcher Bahnen genehmigt worden, die, wenn auch noch nicht in Ausführung, in der nächsten Zeit ein grosses Arbeitswerk und für die Industrie einen bedeutenden Absatz ermöglichen werden. In Bezug auf die Frage der Bereitstellung grösserer Mittel zum Bau von Kleinbahnen in den ärmeren Provinzen, erklärte sich der Herr Minister dahin, dass er von der Befolgung eines solchen Systems eine vollständige Stockung in dem Ausbau der Kleinbahnen befürchte, denn niemand würde sich dann noch bereit finden lassen, an den Bau einer Kleinbahn heranzugehen, so lange ihm nicht eine Staatsunterstützung zugesichert sei. Weiter betonte er mit Nachdruck, dass die Entwickelung des Kleinbahnwesens viel weniger von der Staatsunterstützung, als von dem Interesse und der Opferwilligkeit der Kreis- und Provinzialverbände abhänge. Ferner stellte er eine Aenderung in der Form der Betheiligung der Interessenten an dem Kleinbahnbau in Aussicht. Der Herr Finanzminister führte in letzterer Beziehung noch aus, dass auch er dem System den Vorzug gebe, dass die Kreise bei dem Bau der Kleinbahnen mit einer Pauschalsumme betheiligt würden, sodass dem Staate allein das Risiko der Rentabilität zufalle. Auch einer Reform des Enteignungsverfahrens zeigte sich der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nicht abgeneigt.

Kleinbahnen der Gesellschaft Lenz & Co.

Die Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Stettin, hat bereits eine Kleinbahn im Betriebe und eine grössere Anzahl derselben theils im Bau, theils in Bauvorbereitung.

In der Provinz Brandenburg ist die vollspurige. 16,3 km lange Kleinbahnlinie Nauen-Ketzin (Osthavelländische Kreisbahn) im Laufe des Sommers 1893 erbaut und seit dem 13. Dezember 1893 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet mit den Stationen: Nauen Zuckerfabrik, Nauen Chausseestrasse, Markee, Markau, Röthehof, Etzin, Vorketzin, Ketzin Bahnhof und Ketzin Hafen. Die Bahn, welche mit Dampfkraft betrieben wird, dient vorzugsweise landwirthschaftlichen Interessen.

In der Provinz Pommern kommen zur Ausführung:

1. die Kleinbahnlinie „Stolpethalbahn“, vollspurig, 18,9 km lang, führend von Stolp nach Rathsdamnitz;
2. die schmalspurigen Kleinbahnlinien „Saatziger Kreisbahnen“ (Spurweite 1 m), 84,5 km lang, führend von Stargard über Storkow, Alt-Damerow nach Kannenberg und von Alt-Damerow über Nörenberg nach Zamzow;
3. die Kleinbahnlinie „Greifenhagener Kreisbahnen“ (Thuethalbahn), vollspurig, 31,2 km lang, gehend von Greifenhagen über Bahn nach Wildenbruch;
4. die Kleinbahnlinien „Franzburger Kreisbahnen“, und zwar:
   a) Stralsund-Barth-Damgarten (Spurweite 1 m), 66,0 km lang,
   b) Velgast-Tribsees, vollspurig, 29,5 km lang.

Für die Bahnlinien zu 1 — 4 a/b von zusammen rund 230 km sind die Eisenbahn-Aktiengesellschaften nach festgesetzter Finanzirung bereits konstituirt, die Konzessionen zum Bau und Betrieb sind ertheilt oder in kurzer Zeit zu erwarten, und mit der Bauausführung ist begonnen oder wird im Frühjahr vorgegangen werden, so dass die Eröffnung des Betriebes im letzten Quartal dieses Jahres in Aussicht steht.

Ferner kommen hierzu noch voraussichtlich

5. die schmalspurigen Kleinbahnen Regenwalde-Gr.-Jestin-Colberg und Gr.-Jestin-Stolzenberg (Spurweite 1 m) mit einer Länge von zusammen 96,8 km, sofern die Provinzialbeihilfe hierfür bewilligt wird.

Diese Linien sind soweit im Projekte festgestellt, dass nach erfolgter Finanzirung auch hierfür die Konzession zu erwarten steht und mit der Bauausführung im Sommer dieses Jahres begonnen werden wird, so dass auch hier vielleicht am Schlusse dieses Jahres der Betrieb eröffnet werden kann.

Es werden demnach in der Provinz Pommern rund 327 km Kleinbahnen mit Dampfbetrieb dem Personen- und Güterverkehr am Schlusse des Jahres 1894 übergeben werden können.

Sämmtliche Linien sollen vorzugsweise den rein landwirthschaftlichen und landwirthschaftlich industriellen Interessen wie Zuckerfabriken, Brennereien, Stärkefabriken usw. dienen, wozu an einzelnen Stellen auch andere Industriezweige, wie Maschinenfabriken, Papier- und Cellulosefabriken usw. treten.

In der Provinz Posen hat die Ostdeutsche Kleinbahn-Gesellschaft zu Bromberg, welche mit der Firma Lenz & Co. im engen Zusammenhange steht, ein Abkommen mit dem Kreise Bromberg getroffen wegen Herstellung von ca. 106 km Kleinbahnen mit einer Spurweite von 0,60 m. Diese für den Güter- und Personenverkehr bestimmten Kleinbahnstrecken mit Dampfbetrieb sind soweit in der Bearbeitung der Projekte und in der Finanzirung gefördert, dass ebenfalls voraussichtlich noch mit der Bauausführung im Laufe des kommenden Sommers begonnen und auch die Eröffnung des Betriebes in diesem Jahre erwartet werden kann.

Auch diese Bahnen werden in der Hauptsache den landwirthschaftlichen Interessen dienen.

In der Rheinprovinz werden im Kreise Euskirchen Kleinbahnen in einer Länge von 57,6 km mit 1 m Spurweite und zwar gehend von Liblar nach Euskirchen und von Frauenberg über Zülpich und Satzwey nach Arloff geplant.

Für diese Bahnlinien sind die vorbereitenden Schritte so weit gediehen, dass der Baubeginn unmittelbar bevorsteht und die Eröffnung des Betriebes noch im Herbste dieses Jahres zu erwarten steht.

Die Bahnen sollen Dampfbetrieb erhalten, dem Personen- und Güterverkehr und hauptsächlich den landwirthschaftlichen Interessen dienen.

Es darf mit Bestimmtheit angenommen werden, dass für die vorstehend bezeichneten Bahnlinien von zusammen rund 500 km der Baubeginn im Frühjahr bezw. Sommer dieses Jahres erwartet werden kann und voraussichtlich auch die Eröffnung des Betriebes für diese Strecken bis zum Schlusse des Jahres feststeht.

Rhein-Ettenheimmünster.

Die schmalspurige, 15,9 km lange Lokalbahn Rhein (Schiffbrücke bei Rheinau) - Ettenheimmünster in Baden mit den Zwischenstationen Kappel [Rust] (3,3 km ab Rheinufer), Grafenhausen (5,5 km ab Rheinufer), Orschweier (8,0 km), Ettenheim (10,9 km) und Münchweier (11,5 km) ist am 22. Dezember 1893 für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Konzessionar der Bahn ist ein Konsortium, bestehend aus der Firma Vering & Waechter in Berlin, der Mitteldeutschen Kreditbank in Berlin und Frankfurt a/M. und dem Baron von Cohn in Dessau. Die Bauausführung wurde der Firma Vering & Waechter übertragen, welche auch den Betrieb führt. Die Badische Regierung leistete zu den Baukosten einen Zuschuss von 20 000 ℳ für das Kilometer Bahnlänge und gewährte unter günstigen Bedingungen Anschluss an die Station Orschweier der Badischen Staatsbahn. Letztere wird bei genannter Station im Niveau gekreuzt. Eine Beförderung von Vollbahnwagen auf Trucks findet bisher nicht statt, ist aber vorbehalten.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 20. d. M. wird der zwischen Ascheberg und Preetz gelegene Haltepunkt Kühren für den Personenverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Meseritz-Rokietnice gelegene Haltestelle Bobelwitz für den Güterverkehr geschlossen und in einen Haltepunkt für den Personenverkehr umgewandelt werden.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Vendenheim-Weissenburg belegene Personen-Haltepunkt Weyersheim wird am 15. d. Mts. auch für den Gepäck-, Expressgut- und Kleinvieh-Verkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Breslau. Die an der Bahnstrecke Lissa-Posen belegene Haltestelle Leipe führt fortan die Bezeichnung „Leiperode".

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der Bahnhof Mosbach an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Coblenz führt fortan die Bezeichnung „Biebrich" und der an der Zweigbahn von der Station Curve nach Biebrich belegene Bahnhof Biebrich fortan die Bezeichnung „Biebrich-Rheinbahnhof".

Beförderung von Vulkan-Streichhölzern.

Bei der Beförderung von Vulkan-Streichhölzern sind im verflossenen Jahre, namentlich auf den Bahnhöfen Cannstatt und Buckau, Brandfälle vorgekommen, die nach der Ansicht der betheiligten Eisenbahnverwaltungen auf Selbstentzündung zurückzuführen sein sollen.

Die Königlich Preussische technische Deputation für Gewerbe zu einer gutachtlichen Aeusserung darüber veranlasst, ob es nach diesen Vorgängen etwa angezeigt erscheinen möchte, ausser den in Nr. III der Anlage B zur Verkehrsordnung für Streichhölzer enthaltenen Vorschriften für „Vulkan-Streichhölzer" noch besondere Sicherheitsbestimmungen einzuführen, hat sich nach einem von dem Reichs-Eisenbahnamt an die Eisenbahnverwaltungen Deutschlands gerichteten Erlass vom 20. Januar d. J. folgendermaassen ausgesprochen:

Die ihr vorgelegte Probe Vulkan-Streichhölzer aus der Fabrik von Julius Böhme in Cannstatt sei von der Königlich Württembergischen Centralstelle für Gewerbe und Handel untersucht worden. Dabei habe sich ein Phosphorgehalt von nur 6,56 % und Freiheit von chlorsaurem Kali ergeben. Da diese Vulkanhölzer auch im übrigen gewöhnliche Streichhölzer seien, so liege kein Grund vor, Selbstentzündung anzunehmen. Der Brand in Cannstatt sei darauf zurückzuführen, dass die Kiste mit den Streichhölzern übermässig stark geworfen worden sei. Dabei könnten sich Streichhölzer durch Reibung entzünden, wenn — was durch einen unglücklichen Zufall geschehen könne — eine Schachtel zerbrochen sei und ihr Inhalt neben der Reibfläche einer anderen Schachtel zu liegen komme. Dass auch im Buckauer Falle die Vulkanhölzer den Brand herbeigeführt hätten, beruhe nur auf Vermuthung. Unter diesen Umständen sei ein Bedürfniss für die Einführung besonderer Sicherheitsbestimmungen für die Verkehrsordnung nicht anzuerkennen.

Hiernach nimmt das Reichs-Eisenbahnamt davon Abstand, auf den Erlass einer besonderen Vorschrift für die in Rede stehende Art von Zündhölzern hinzuwirken, empfiehlt aber den Eisenbahnverwaltungen, der Sache ihre weitere Aufmerksamkeit zuzuwenden und gibt anheim, soweit dies für angezeigt erachtet wird, den nachgeordneten Dienststellen eine besonders sorgfältige Behandlung der Streichhölzerkisten zur Pflicht zu machen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Einrichtung der Personenwagen.

Die neuen Personenwagen der Preussischen Staatsbahnen für die III. Klasse werden nach einem neuen System gebaut werden und grössere Bequemlichkeiten bieten. Wie der „Berl. Act." erfährt, ist namentlich die Einrichtung von Seitengängen in den Wagen vorgesehen; die Wagenabtheile, die ausserdem Seitenthüren erhalten, sind dann untereinander verbunden, so dass in der Besetzung Ausgleichungen ermöglicht werden. Die Thüren werden nach den bewährten Versuchen in den Stadtbahn- und Vorortzügen auch von innen, also von den Reisenden selbst zu öffnen sein.

Frankfurter Güterbahn.

Der Aufsichtsrath wird der am 24. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 2 % in Vorschlag bringen.

Kontinentale Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1893 die Einnahmen 173 758 *M.* und die Ausgaben für die Verwaltung einschl. Provision und Steuern 8 810 *M.*, sodass ein Rohüberschuss von 164 948 *M.* gegen 161 192 *M.* im Vorjahre verbleibt.

Die Verwaltung schlägt vor, hiervon dem Amortisationsfonds 18 313 *M.* und dem Grundstück- und Gebäude-Amortisationsfonds 4 275 *M.* zu überweisen, 7 160 *M.* zur Ausstattung des Reservefonds, 6 200 *M.* zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile an Aufsichtsrath und Direktion und 129 000 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 5 % zu verwenden.

Deutschlands Handelsverkehr im Jahre 1893.

Die Einfuhr Deutschlands an Roheisen, fabrizirtem Eisen, Eisen- und Stahlwaaren betrug im Jahre 1893 286 631 t (gegen 278 457 t im Vorjahre) und die Ausfuhr 1 213 048 (1 133 676) t. Der Werth der Ausfuhr betrug rund 263 161 000 (234 359 000) *M.* Im Vergleich zum Vorjahre stieg die Menge der Ausfuhr im ganzen um 79 372 t oder um 7 % und der Werth um rund 28 802 000 *M.*, letzterer nach den Einheitspreisen für 1892 berechnet.

Im Berichtsjahre wurden 218 998 (209 306) t Roheisen eingeführt und 108 675 (113 391) t ausgeführt, mithin mehr eingeführt als ausgeführt 110 323 (95 915) t. Die Einfuhr war mithin um 9 692 t grösser und die Ausfuhr um 4 716 t geringer als im Vorjahre. Die Ausfuhr vertheilt sich hauptsächlich auf Belgien mit 39 200 (29 528) t, Frankreich mit 27 801 (33 646) t, auf die Vereinigten Staaten mit 9 557 (22 510) t, auf Oesterreich-Ungarn mit 8 521 (7 731) t, die Schweiz mit 7 678 (5 398) t und Russland mit 5 420 (5442) t. Der Werth der Roheiseneinfuhr betrug rund 10 534 000 (10 077 000) *M.* und derjenige der Ausfuhr rund 6 010 000 (6 273 000) *M.*

Bei Eisen und Eisenwaaren betrug im Jahre 1893 die Ausfuhr u. a. an Brucheisen 62 954 (64 377) t, Eck- und Winkeleisen 107 382 (84 055) t, Eisenbahnlaschen und -Schwellen 37 548 (39 558) t, Eisenbahnschienen 87 300 (113 712) t, Stabeisen 231 297 (199 064) t, Platten und Bleche 67 703 (55 583) t, Eisendraht 105 113 (99 738) t, Eisendraht, verkupfert oder verzinnt 86 405 (87 588) t, ganz grobe Eisenwaaren 84 284 (78 619) t, grobe Eisenwaaren 156 062 (140 839), feine Eisenwaaren 19 144 (16 448) t.

Hiernach zeigen Brucheisen, Eisenbahnschienen und -Schwellen, sowie verkupferter Eisendraht eine Verminderung, die übrigen Artikel eine Erhöhung in der Ausfuhr, die insbesondere bei Eck- und Winkeleisen und bei den Eisenwaaren beträchtlich war. Die Ausfuhr von Eisenbahnlaschen und -Schwellen, die im Jahre 1891 noch 63 406 t betragen hatte, ist im Berichtsjahre auf 37 548 t gesunken. Die Schienenausfuhr ist von 142 846 t in 1891 auf 87 300 t in 1893 zurückgegangen. Es gingen davon 15 257 (20 324) t nach der Schweiz, 9 769 (11 303) t nach Grossbritannien, 7 529 t nach Ostafrika, 6 624 (16 365) t nach den Niederlanden, 5 759 t nach dem Kapland, 4 612 (2 785) t nach Transvaal, 4 383 (1 724) t nach Venezuela und 4 106 (8 004) t nach Brasilien. Der Werth der Schienen und Schwellenausfuhr betrug 11 990 000 (14 580 000) *M.* Der Werth der Ausfuhr der groben Eisenwaaren ist von 70 290 000 auf 78 280 000 *M.*, der der feinen Eisenwaaren von 51 240 000 auf 60 790 000 *M.* gestiegen.

Im Berichtsjahre wurden 1 783 (4 533) t Lokomotiven und Lokomobilen, 35 223 (30 200) t andere Maschinen und 84 (483) Stück Eisenbahnfahrzeuge eingeführt, dagegen ausgeführt 4 507 (4 778) t Lokomotiven und Lokomobilen, 80 327 (76 922) t andere Maschinen und 4 275 (3 800) Stück Eisenbahnfahrzeuge.

Hiernach ist die Einfuhr von Lokomotiven und Lokomobilen erheblich gesunken, diejenige von anderen Maschinen gestiegen; auch die Ausfuhr von Lokomotiven und Lokomobilen ist etwas zurückgegangen, wogegen die Ausfuhr von anderen Maschinen sich erhöht hat. Die Einfuhr von Eisenbahnfahrzeugen ist sehr zurückgegangen, die Ausfuhr noch weiter gestiegen.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Am 27. Januar d. J. fand eine Sitzung des Verwaltungsrathes der Jura-Simplonbahn in Bern statt. Die Traktanden waren: Budget pro 1894, Darlehen von 300 000 Frcs. an die Thunerseebahn, Ankauf von 933 Aktien derselben und endlich Betriebsübernahme der Thunerseebahn; eventuell Einlösung der am 31. Dezember 1893 fällig gewesenen Thunerseebahn-Kupons am 31. Januar 1894. Mit allen gegen 4 Stimmen wurden die Anträge bezüglich der Thunerseebahn angenommen. — Andererseits protestirt die Direktion der Dampfschifffahrtsgesellschaft für Thuner- und Brienzersee gegen den vom Verwaltungsrath der Jura-Simplonbahn nun schon angenommenen Betriebsübernahme-Vertrag. Die ehemalige Jura-Bern-Luzernbahn, deren Rechtsnachfolgerin die jetzige Jura-Simplonbahn sei, habe 1886, als die Dampfschifffahrtsgesellschaft für 165 000

Francs Aktien der Brünigbahn übernahm, sich verpflichtet, der Dampfschifffahrtsgesellschaft bis Ende 1900 keine Konkurrenz zu machen, noch andere Konkurrenzunternehmungen zu unterstützen. Eventuell wird Wahrung der Rechte auf gerichtlichem Wege in Aussicht gestellt. — Es haben denn auch drei Bernische Juristen ein Gutachten ausgestellt, welches in Sachen des Baues der Brienzerseebahn und der Betriebsübernahme der Thunerseebahn der Jura-Simplonbahn ungünstig ist, wobei zu bemerken, dass alle 3 Juristen Aktionäre der Dampfschifffahrtsgesellschaft sind. Uns scheint aber die Sache insofern einfach zu liegen, als die Jura-Simplonbahn nur der Dampfschifffahrtsgesellschaft jene 165 000 Francs gegen Rückgabe der entsprechenden Anzahl Aktien der Brünigbahn zurückzugeben hat, wobei die Jura-Simplonbahn noch ein gutes Geschäft machen würde.

Die Gesammtmehreinnahme der Jura-Simplonbahn pro 1893 beträgt, definitive Abrechnung vorbehalten, vorläufig 1 890 399 Francs und dürfte nach genauer Abrechnung wohl 2 000 000 Frcs. betragen. — Die Jura-Simplonbahn wurde vom Bundesrathe mit Rüchsicht auf militärische Interessen angehalten, nach und nach auf mehreren Stationen die Ausweichgeleise auf 350 m zu verlängern. Auf zahlreichen Stationen der Bern-Luzernlinie sind die betreffenden Arbeiten schon ausgeführt, und es macht nun die Jura-Simplonbahn die Kostenberechnung beim Bunde geltend. Der Bundesrath will aber die Zahlungspflicht nicht anerkennen, und es wird nun das Bundesgericht endgültig zu entscheiden haben.

Schweizerische Centralbahn.

Durch Bericht des Direktoriums an den Verwaltungsrath der Centralbahn wird vorgeschlagen, die Taxen der Retourbillets zu reduziren, und zwar soll die Preisermässigung betragen für die III. Klasse 40 %, für die II. Klasse $33^1/_3$ % von der einfachen Taxe. Bis jetzt betrug die Preisermässigung für alle 3 Wagenklassen 25 %. Nach der bestehenden Konzessionsurkunde ist die Bahn verpflichtet, für Retourfahrten nur eine Preisermässigung von 20 % zu gewähren. Von den Reisenden, die mit Retourbillets reisen, es sind dies 63 % aller Reisenden, fahren 58 % III. Klasse, 7,5 % II. Klasse und nicht ganz 0,5 % I. Klasse. Die vorgeschlagene Ermässigung der Fahrpreise bei Retourfahrten kommt somit namentlich den Reisenden III. Klasse zu gute und bedeutet also eine ganz erhebliche Verkehrserleichterung.

Verordnung, betreffend die Kabel der Schweizerischen Drahtseilbahnen.

Der Schweizerische Bundesrath hat eine Verordnung, betreffend die Kabel der Schweizerischen Drahtseilbahnen, datirt vom 12. Januar d. J., erlassen. In derselben werden die Ansprüche, die an die Festigkeit der Kabel und an die Qualität des Materials zu machen sind, festgestellt. Es werden ferner bestimmte Forderungen für die Ueberwachung aufgestellt.

Die Pilatusbahn

vertheilt für das Jahr 1893 4 % Dividende.

Aus Spanien und Portugal.

Betriebseröffnungen in 1893.

In Spanien wurden im Jahre 1893 der Zeitfolge nach folgende Eisenbahnen eröffnet: 1. von der Andalusischen Eisenbahngesellschaft die Linie Puente Genil-Linares (172 km), 2. die Eisenbahn Alcoy-Gandia (54 km), 3. von der Nordbahn die Strecke San Cebrian de Muda-Cillamayor (17,275 km), 4. von der Valencianischen Strassenbahn-Gesellschaft die Linie Valencia-Rafelbuñol (13 km), 5. von der Eisenbahngesellschaft Almorebieta-Guernica y Luno die Fortsetzung Guernica-Pedernales (9,5 km), 6. von der Nordbahn-Gesellschaft (Linie Jativa-Alcoy) die Strecke Jativa-Albaida (29 km), 7. von der Nordbahn-Gesellschaft (Aragonische Linie) die Strecke Huesca-Jaca (111 km), 8. die Eisenbahn Elgoibar-Deva (13,5 km), 9. von der Kohlenbahn La Robla-Valmaseda die Strecke Bonar-Cistierna (24 km), 10. von der Katalonischen Centralbahn-Gesellschaft die Linie Igualada-Martorell (38 km), 11. von der Westspanischen Eisenbahngesellschaft die Strecke Plasencia-Hervas (56 km), 12. von der Eisenbahngesellschaft Tarragona-Barcelona-Frankreich am 15. Dezember 1893 die Strecke Fayon-Caspe (39 km), 13. von der Eisenbahngesellschaft Grao-Valencia-Turis die Strecke Valencia-Torrente (8,42 km); im ganzen also 584,695 km.

Ausserdem sind 17 neue Konzessionen ertheilt, während eine für verfallen erklärt worden ist. Drei Eisenbahngesellschaften haben ihre Zahlungen eingestellt.

Die Eisenbahngesellschaft Tarragona - Barcelona - Frankreich hat die Eröffnung der Strecke Puebla de Hijar-Ecatron-Caspe für Juli d. J. in Aussicht genommen. Damit würde die direkte Bahn Barcelona-Saragossa vollständig im Betriebe sein und es sollen dann täglich Schnellzüge mit allen 3 Wagenklassen nebst Schlaf- und Speisewagen zwischen Barcelona und Madrid verkehren und diese Strecke in 14 Stunden durchlaufen.

Eisenbahn Orense-Vigo.

Die Hauptversammlung der Eisenbahngesellschaft Medina del Campo-Zamora und Orenso-Vigo hat am 20. Dezember 1893 einstimmig den Bau einer Zweigbahn von ihrer Station Vigo nach dem Meere beschlossen. Die Regierung und der Provinzialausschuss haben eine Beihilfe von 200 000 Pes. für diese Zweigbahn bewilligt.

Eisenbahn Madrid-Saragossa-Alicante.

Am 31. Januar d. J. ist die zweijährige Frist für die Vollendung der Eisenbahn Valladolid-Ariza abgelaufen, ohne dass die Linie fertiggestellt wäre. Da der Bau indessen bereits grosse Fortschritte gemacht hat, so darf mit Sicherheit angenommen werden, dass die Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante, welche die Konzession für diese Linie besitzt, eine fernere Frist zur Vollendung von der Regierung erhalten wird.

Unterstützung der nothleidenden Bahnen.

Die Nordspanische, die Andalusische und die Gesellschaft Madrid - Saragossa - Alicante haben gegen die in der letzten Sitzung des Ministerraths zu Gunsten der nothleidenden Bahnen beschlossenen Maassnahmen (vergl. Nr. 9 S. 80 d. Ztg.) Einwendungen erhoben und zwar namentlich gegen die Ermässigung der Tarife für landwirthschaftliche Erzeugnisse, sowie gegen die Uebernahme der Verpflichtung zum Bau von Nebenbahnen; dagegen regen die Gesellschaften von neuem die Verlängerung der Konzessionen an. Der Ministerrath wird erst in der nächsten Sitzung Beschluss fassen.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Nachdem der Vergleichsentwurf, welchen der gemäss Königlicher Verordnung vom 9. November 1893 zur vorläufigen Verwaltung des Netzes eingesetzte Ausschuss ausgearbeitet hat, die staatliche Genehmigung erhalten hat, ist er Mitte Januar d. J. an Gerichtsstelle vorgelegt worden, damit nach seiner Veröffentlichung die Abstimmung der Gläubiger über Annahme oder Ablehnung eingeleitet werde. Der Entwurf bestimmt folgendes:

Art. 1. Die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft ermässigt ihre Schuldverpflichtungen auf: a) 560 000 Vorzugs-Schuldverschreibungen von je 90 Mrs. = 500 Frcs. = 400 *M.* = 20 £, welche mit Genuss vom 1. Januar d. J. ab mit 3 % jährlich fest verzinst werden, mit halbjährlich am 1. Juli und 1. Januar jeden Jahres fälligen Zinsscheinen versehen sind und vom 1. Juli 1898 einschl. ab in 60 Jahren getilgt werden; b) 253 447 Schuldverschreibungen im Nennwerthe von je 90 Mrs. = 500 Frcs. = 400 *M.* = 20 £, die mit Genuss vom 1. Januar d. J. ab Zinsen in veränderlichem Betrage bis zu 3 % erhalten und vom 1. Halbjahr 1898 einschliesslich in 60 Jahren getilgt werden. § 1. Die Königliche Gesellschaft nimmt unter keinen Umständen irgend eine andere bevorrechtete Schuld ausser den obengenannten 560 000 Schuldverschreibungen auf. § 2. Die 94 510 ersten Schuldverschreibungen von den 560 000 bevorrechteten haben als Gewähr die Reineinnahmen der Beïra Baixalinie und besonders die dieser Linie durch den Staatsschatz gesicherte Zinsengewähr. Falls die Regierung das ihr durch Art. 26 des Vertrages vom 29. Juli 1885 vorbehaltene Verstaatlichungsrecht ausüben sollte, so bleibt der nach diesem Vertrage von ihr jährlich zu entrichtende Betrag an Zins und Tilgung besonders zur Bestreitung der Zinsen und Tilgung dieser 94 510 Schuldverschreibungen vorbehalten.

Art. 2. Vom ersten Halbjahr 1898 einschl. ab verwendet die Königliche Gesellschaft auf die Tilgung der bevorrechteten und nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen halbjährlich eine Summe, welche Reis 271—6 668 mal (?) der Gesammtzahl der Schuldverschreibungen beträgt. Dieser Summe wird der Zinsbetrag der bereits getilgten Schuldverschreibungen hinzugefügt und das Ergebniss dient als halbjährlicher Tilgungsbetrag der genannten Schuldverschreibungen. Für die bevorrechteten und nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen wird besonders Rechnung geführt, wobei die Tilgung und Verzinsung der bevorrechteten Schuldverschreibungen stets bevorzugt wird. Die Tilgung erfolgt entweder durch Ausloosung oder Ankauf, je nachdem es im Interesse einer schnelleren Tilgung von Vortheil ist, doch darf die vollständige Tilgung und Verzinsung der bevorrechteten Schuldverschreibungen nicht beeinträchtigt werden.

Art. 3. So lange die jährlichen Reinerträge der Gesellschaft zur Tilgung und Verzinsung der Schuldverschreibungen beider Gruppen nicht ausreichen, darf auf die Tilgung und Gewinnvertheilung der Antheilscheine nichts verwendet werden. § 1. Es wird also ausdrücklich erklärt, dass von den

Reinerträgen der Gesellschaft vorweg entnommen wird: 1. in dem Zeitraum vom 1. Januar d. J. bis zum 31. Dezember 1897 die zur Verzinsung der bevorrechteten Schuldverschreibungen erforderliche Summe; 2. vom 1. Januar 1898 ab: a) die erforderliche Summe zur Verzinsung der bevorrechteten Schuldverschreibungen und zu deren Tilgung innerhalb 60 Jahren von 1898 an gerechnet, b) die erforderliche Summe zur Tilgung der nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen innerhalb 60 Jahren von 1898 an gerechnet, c) die erforderliche Summe zur Verzinsung der nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen bis zum Betrage von 3 %. § 2. Wenn in einem Jahre der Reinertrag der Gesellschaft nicht zur unverkürzten Verzinsung der nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen mit 3 % genügen sollte, so wird der bezügliche Zinsschein durch den nach § 1 ausgeschütteten Betrag als ausgeglichen betrachtet; reicht der Reinertrag überhaupt nicht zur Zahlung von Zinsen an die genannten Schuldverschreibungen aus, so gilt der bezügliche Zinsschein als verfallen.

Art. 4. Die Königliche Gesellschaft verpflichtet sich, ihre ganze Sorgfalt auf die gleichmässige Zulassung der 560 000 Schuldverschreibungen an den Börsen von Paris, Berlin, London und Lissabon zu verwenden, damit keine ungleiche Behandlung der Schuldverschreibungen eintrete.

Art. 5. Die in Art. 1 bezeichneten Schuldverschreibungen werden in folgender Weise verwendet: a) 50 000 bevorrechtete zur Ablösung aller Lasten, welche die Königliche Gesellschaft gegenüber der Eisenbahngesellschaft Madrid-Caceres-Portugal und der Westspanischen Eisenbahngesellschaft übernommen hat; b) 13 714 bevorrechtete zur Ablösung aller Lasten, welche die Königliche Gesellschaft gegenüber der Grossen Spanischen Centralbahngesellschaft übernommen hat; c) die verbleibenden 496 286 bevorrechteten und die 253 447 nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen zur Einlösung der schwebenden Schuld einschl. der Schuld gegenüber dem Portugiesischen Staatsschatz und der gegenwärtig im Umlaut befindlichen Schuldverschreibungen. Die als Bürgschaft gegebenen Schuldverschreibungen werden nicht in die Einlösung einbezogen, ebenso wenig die sonst noch vorhandenen, die entweder in der Gesellschaftskasse ruhen oder ihr gehören; doch müssen alle diese Schuldverschreibungen vernichtet werden. Einziger Paragraph. Nachdem die schwebende Schuld, abgesehen von der Schuld gegenüber dem Portugiesischen Staatsschatz, gemäss dem Vergleich eingelöst ist, nachdem die unter a) und b) genannten Lasten gegenüber den 3 Spanischen Gesellschaften abgelöst sind und nachdem die gegenwärtig im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen mit der unter c) genannten Beschränkung umgetauscht sind, bilden die dann noch verbleibenden bevorrechteten Schuldverschreibungen eine besondere Bürgschaft für die Schuld gegenüber dem Portugiesischen Staatsschatz.

Art. 6. Die Ablösung der Lasten, welche die Königliche Gesellschaft gegenüber der Caceres-, der Westspanischen und der Grossen Spanischen Central-Eisenbahngesellschaft übernommen hat, erfolgt im Sinne der von der Königlichen Gesellschaft am 15. Dezember 1892 und am 4. Dezember 1893 mit ihnen in Lissabon abgeschlossenen Verträge. Es sind alle erforderlichen Maassnahmen zu treffen, dass die von der Königlichen Gesellschaft vertragsmässig zu überweisenden Schuldverschreibungen nicht eher ausgehändigt werden, als alle gesetzlichen Bedingungen für die volle Ausführung dieser Verträge in Spanien erfüllt sind; auch muss vollkommene Sicherheit geboten sein, dass für die Königliche Gesellschaft aus diesen Verträgen auf keinen Fall ausser Uebergabe der genannten Schuldverschreibungen irgend eine Last oder Verbindlichkeit gegenüber den Spanischen Gesellschaften oder dritten Personen erwachse. Es muss vollständig sichergestellt werden: a) dass in den Direktionen oder Verwaltungsräthen jeder dieser Gesellschaften oder der an ihre Stelle tretenden Eigenthums- oder Pachtgesellschaften stets wenigstens der vierte Theil sämmtlicher Mitglieder vom Verwaltungsrath der Königlichen Gesellschaft ernannt wird, b) dass die Tarife, Verkehrsverträge und Verbandsverkehre mit anderen Gesellschaften niemals in einer die Interessen der Königlichen Gesellschaft beeinträchtigenden Weise aufgestellt werden und dass man zu diesem Zwecke die Vorschriften in Art. 17 des Vertrages mit der Westspanischen und in Art. 15 des Vertrages mit der Caceresgesellschaft gewissenhaft erfülle.

Art. 7. Die Gläubiger der Königlichen Gesellschaft bezüglich der schwebenden Schuld mit Ausnahme der Schuld gegen den Portugiesischen Staatsschatz erhalten als Gewähr für ihre Guthaben und für die bis zum 31. Dezember 1893 aufgelaufenen 5 % Zinsen soviel bevorrechtete Schuldverschreibungen als ihr Guthaben Vielfaches von je 360 Frcs. oder. 65 Mrs. bildet. § 1. Die Schuld der Gesellschaft in Wechseln, die von ihr angenommen und s. Zt. den Unternehmern der Beïra-Baixalinie übergeben wurden, erfährt eine Ermässigung von 100 000 Mrs. und erst nach dieser Ermässigung werden die 5 % Zinsen bis zum 31. Dezember 1893 berechnet. § 2. Die Gläubiger der schwebenden Schuld ausser dem Portugiesischen Staatsschatz, welche für den seit 1. Janur 1892 verflossenen Zeitraum höhere als 5 % Zinsen bezogen haben, haben den Ueberschuss an die Gesellschaft zurückzuerstatten oder erfahren bezüglich der an sie auszuschüttenden Summe einen entsprechenden Abzug.

Art. 8. Die in Art. 7 genannte Gewähr wird abgesehen von den folgenden Ausnahmen am 31. Dezember 1895 in endgültige Zahlung der Schuld zu dem oben festgesetzten Preise von 65 Mrs. für die Schuldverschreibung umgewandelt. § 1. Während der zwei bis zum 31. Dezember 1895 reichenden Jahre können die Gläubiger, nachdem sie sich sämmtlich mit einander vereinigt haben, ihr Pfand zu dem oben angegebenen Preise, welcher für die Gesellschaft endgültig ist, jederzeit ganz oder theilweise flüssig machen. § 2. Die Guthaben, welche stets in Portugiesischer Münze betrachtet werden, solange sie nicht auf eine der vorstehend angegebenen Weisen flüssig gemacht sind, tragen jährlich 5 % vierteljährlich zahlbare Zinsen; aber die Zinsscheine der Schuldverschreibungen, welche den betreffenden Parteien bis zur endgültigen Ausschüttung der Guthaben als Bürgschaft gegeben sind, gehören der Königlichen Gesellschaft und sind ihr zu den entsprechenden Zeitpunkten zurückzuerstatten.

Art. 9. Die Schuld der Gesellschaft gegenüber dem Portugiesischen Staatsschatz einschl. der bis zum 31. Dezember 1893 aufgelaufenen Zinsen ist in der zwischen der Verwaltung der Gesellschaft und der Regierung ausgetauschten laufenden Rechnung auf die Summe von 5 498 335 Mrs. laufender Münze festgesetzt.

Art. 10. Die Schuld der Gesellschaft gegenüber dem Portugiesischen Staatsschatz trägt vom 1. Januar 1894 ab 5 % jährliche, vierteljährlich in Landesmünze zahlbare Zinsen. Sie wird nach Wahl der Regierung in Landesmünze oder in ausländischer Münze zum Tageskurs zu folgenden Zeitpunkten zurückgezahlt: a) 1 000 000 Mrs. 180 Tage nach Genehmigung des gegenwärtigen Vergleichs, b) je 900 000 Mrs. am 1. Juni jedes der Jahre 1895, 1896, 1897 und 1898, c) der Rest am 1. Juni 1899. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, dem Staatsschatz jederzeit sämmtliche Zahlungen vorzeitig zu leisten.

Art. 11. Nachdem die 94 510 gegenwärtig 4,5 % Schuldverschreibungen erster Reihe, sowie die andern im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen, mit Ausnahme der zu vernichtenden, zurückgekauft, nachdem den Gläubigern der schwebenden Schuld die ihnen zukommenden bevorrechteten Schuldverschreibungen übergeben und nachdem die zur Ablösung der Lasten an die 3 Spanischen Gesellschaften erforderlichen 63 714 bevorrechteten Schuldverschreibungen bei Seite gelegt sind, bilden alle von den 560 000 geschaffenen bevorrechteten Schuldverschreibungen verbleibenden Stücke die besondere Bürgschaft für die Schuld gegen den Portugiesischen Staatsschatz. Die Gesellschaft kann indessen mit Genehmigung der Regierung und nach Maassgabe der Satzungen durch Ausgabe dieser Schuldverschreibungen die erforderlichen Mittel beschaffen, um die in Art. 10 genannten Zahlungen zu leisten. Ausdrücklich wird jedoch bemerkt, dass die Gesellschaft diese Schuldverschreibungen niemals zu einem Preise unter 65 Mrs. Landesmünze veräussern darf und dass, wenn eine Veräusserung erfolgt ist, der unverkürzte Ertrag bis zur vollständigen Tilgung der Schuld gegenüber dem Staat zur Rückzahlung einer gleichen Summe dieser Schuld zu verwenden ist.

Art. 12. Vernichtet werden: a) alle gegenwärtig in den Kassen der Gesellschaft vorhandenen, ihr gehörenden Schuldverschreibungen, b) die Schuldverschreibungen, welche als Bürgschaft für irgend eine Schuld, die nach Art. 7, 8, 9 und 10 zurückzuzahlen ist, dienen, c) die Schuldverschreibungen, in deren Besitz die Königliche Gesellschaft auf Grund der Ablösung der Lasten gegenüber den Spanischen Gesellschaften nach Art. 6 treten muss, d) alle gegenwätig bestehenden Schuldverschreibungen, die aus irgend welchem Rechtsanspruch der Gesellschaft gehören oder in ihren Besitz gelangen sollten.

Art. 13. Die verbleibenden Schuldverschreibungen der Gesellschaft werden mit folgender Maassgabe zurückgekauft: 1. jede 4,5 % Schuldverschreibung erster Reihe wird durch eine der im § 2 des Art. 1 bezeichneten ersten 94 510 bevorrechteten Schuldverschreibungen ersetzt; 2. die gegenwärtig im Umlauf befindlichen 3 % und 4 % Schuldverschreibungen, sowie die 4,5 % zweiter und dritter Reihe werden nach Umrechnung auf das 3 % Muster (?) nach dem Maassstabe einer bevorrechteten und einer nicht bevorrechteten Schuldverschreibung für je drei ältere 3 % Schuldverschreibungen umgetauscht. Zu Gunsten der Königlichen Gesellschaft verfallen die jetzigen Schuldverschreibungen, wenn sie nicht innerhalb einer Frist von 5 Jahren vorgelegt werden; diese Frist rechnet von dem Tage, an dem sich die Gesellschaft bereit erklärt hat, die Schuldverschreibungen zum Umtausch gegen die neuen Stücke anzunehmen.

Art. 14. Das der Gesellschaft gehörende baare Guthaben, das am 31. Dezember 1893 in der Allgemeinen Hinterlegungskasse vorhanden war, wird sofort nach Genehmigung dieses

Vergleichs dazu verwendet, eine entsprechende Summe des auf 15 Frcs. Gold lautenden Zinsscheines für das Jahr 1893 an die gegen ältere Schuldverschreibungen umgetauschten bevorrechteten Schuldverschreibungen zu bezahlen, nachdem die Bezahlung des Zinsscheins an die 94 510 ersten Schuldverschreibungen gemäss dem in § 2 des Art. 3 festgestellten Vorrechtes und unter Berücksichtigung des Umstandes vervollständigt ist, dass die Zinsengewähr für das zweite Halbjahr 1893 flüssig gemacht ist. § 1. Der Unterschied zwischen dem genannten Guthaben und dem Gesammtbetrag des auf 15 Frcs. Gold lautenden Zinsscheins für 1893 wird von der Gesellschaft an die Inhaber der verbleibenden bevorrechteten Schuldverschreibungen in fünf gleichen jährlichen Theilzahlungen, von denen die erste am 1. Juli 1895 erfolgt, bezahlt. § 2. Die auf diesen Zinsscheinen im Zahlungslande ruhenden Steuern sind auch ferner von den Inhabern der Zinsscheine zu tragen.

Art. 15. Alle Antheilscheine der Königlichen Gesellschaft, welche diese gegenwärtig besitzt oder die für ihre eigene Rechnung in ihren Besitz kommen, werden vernichtet, nachdem alle daran haftenden Verbindlichkeiten erfüllt sind.

Art. 16. Die Bedingungen dieses Vergleichs machen keinenfalls die Rechte, welche dem Staate durch Gesetze, Verträge und Erlasse auf die der Gesellschaft konzessionirten Linien zustehen, ungültig; sie ändern in keiner Weise die Fristen, welche in den genannten Verträgen für den lastenfreien Heimfall der Linien und Zweigbahnen an den Staat festgesetzt sind; sie beeinträchtigen nicht das dem Staate gewährte Recht, die Verstaatlichung der Linien nach Maassgabe der Verträge und Verordnungen auszuführen. Für die Ausübung des Verstaatlichungsrechtes muss man ausführen, was zu diesem Zweck der folgendermaassen ergänzte Konzessionsvertrag vorschreibt: a) Der Reinertrag, welcher für die vom Staate an die Gesellschaft zu entrichtende Jahreszahlung an Zinsen und Tilgung zu Grunde gelegt wird, richtet sich nur nach dem Betriebe unter Ausschluss der ausserhalb des Betriebes erzielten Einnahmen. b) Um den Betrag des Reingewinnes, welcher der Verstaatlichungsrechnung als Grundlage dienen soll, festzusetzen und um alle auf diese Verstaatlichung bezüglichen Fragen zu entscheiden, muss ein Ausschuss gebildet werden, gegen dessen Entscheidungen keine Berufung zulässig ist. Dieser Ausschuss besteht aus einem Vorsitzenden, welcher vom höchsten Gerichtshof aus seinen Mitgliedern gewählt wird, ferner aus zwei von der Gesellschaft gewählten und aus zwei von der Regierung ernannten Mitgliedern. c) Die Fahrbetriebsmittel, die als Zubehör zu jeder der Bahnen betrachtet werden müssen, werden durch den in Abs. b genannten Ausschuss in der Weise festgesetzt, dass der gesammte Fahrpark der Gesellschaft auf die verschiedenen Linien und Zweigbahnen nach Verhältniss der Zugzahl und des Verkehrs jeder Linie in dem der Verstaatlichung vorangehenden bürgerlichen Jahre vertheilt wird.

Die Satzungen der Gesellschaft sind ausserdem in dem für die Anwendung des gegenwärtigen Vergleichs erforderlichen Maasse ergänzt worden. Namentlich ist die Mitgliederzahl des Verwaltungsrathes auf 21 ermässigt worden, von denen je ein Drittel die Schuldschein-Inhaber, die Regierung und die Antheilhaber vertreten wird. Der Aufsichtsrath besteht aus 12 von der Hauptversammlung erwählten Mitgliedern. Die Schuldschein-Inhaber werden durch einen aus 7 Mitgliedern bestehenden Ausschuss in Paris, dessen Amtsdauer zunächst 5 Jahre beträgt, vertreten.

Konzessionsverfall der Algarbischen Bahn.

Die von der Regierung an Henry Bleck ertheilte Konzession für eine an der Südküste entlang laufende Dampf-Strassenbahn von Faro einerseits nach Lagos und andererseits nach Villa Real de Santo Antonio ist durch Königliche Verordnung vom 19. Dezember 1893 für verfallen erklärt worden.

Aus England.

Kabelbahnen in England.

Neuerdings scheint verschiedenes darauf hinzuweisen, dass der Kabelbetrieb für Strassenbahnen in England an Ausbreitung zunehmen werde. Die Firma Diek, Kerr & Co., welche sich mit dem Bau und Betrieb von Strassenbahnen beschäftigt und in deren Besitz die auf Kabelbetrieb gerichteten Britischen Patente sind, hat die Edinburger Strassenbahnen von der Stadt, welche die Linien von der früheren Gesellschaft gekauft hat, auf 21 Jahre in Pacht genommen und dürfte nunmehr den Kabelbetrieb zur Einführung bringen. Die Pächterin wird an die Stadt jährlich 7 % der Kaufsumme abführen; diese hat die Strassenbahnanleihe mit 3 % zu verzinsen, erübrigt also bei dem Geschäft 4 % der Kaufsumme. Eine Zweiggesellschaft wird den Betrieb führen und es wird angenommen, dass diese, selbst wenn der Pferdebetrieb beibehalten würde, sehr gute Geschäfte macht. Zunächst ist der Neubau von 11 km Kabelbahnen in Aussicht genommen.

Auch in Newcastle upon Tyne regt es sich zu Gunsten der Kabelbahnen. Hier hat ein Syndikat sich den maassgebenden Einfluss über die örtliche Strassenbahngesellschaft gesichert und setzt sich wegen Einführung des Kabelbetriebes mit der Stadtverwaltung auseinander.

In London wird eine Fortführung der Kabelbahn von Brixton um 5 km weiter landeinwärts geplant und die Londoner Trambahngesellschaft will beim Parlament einen dahin gerichteten Antrag einbringen. Die Verlängerung würde wegen der steilen Ansteigung des Geländes mit Pferden thatsächlich nicht wohl betrieben werden können. Auf der neuen Strecke aber wird sich der Verkehr erst noch entwickeln müssen. Eine stadtseitige Verlängerung der Bahn würde vortheilhafter gewesen sein, aber einer solchen stehen mehrere Hindernisse entgegen, so der bevorstehende Ankauf der bestehenden Pferdebahnen und die Haltung des Grafschaftsausschusses, der in mehreren Richtungen beschränkende Bestimmungen erlässt. Für die neue Kabelstrecke ist eine weitere Kraftstation nicht erforderlich; auch die vorhandenen Maschinen sind ausreichend. Gegen die Brixtoner Kabelbahn sind in neuerer Zeit mehrfache Bedenken erhoben worden, denen aber eine Bedeutung nicht beigemessen wird. Man macht das Handelsamt selbst für die Einwendungen verantwortlich, die hauptsächlich in dem Geräusch ihren Ursprung haben, welches durch die Greiferwagen verursacht wird. Das Handelsamt verbot die Beförderung von Personen mit dem Greiferwagen; infolge dessen wurden diese sehr leicht gebaut, mit offenen Seiten und einem flachen Dach, welches gewissermaassen einen Resonanzboden darstellt und das Geräusch, welches die Räder auf den Schienen verursachen, in zehnfacher Stärke wiedergibt. Dem Uebel würde aber leicht abzuhelfen sein.

Die Zahl der geplanten Untergrundbahnen in London

wird abermals vermehrt werden. Dem nächsten Parlament dürften mehrere neue Entwürfe zur Genehmigung unterbreitet werden. Im übrigen wird der Londoner Grafschaftsausschuss sich selbst eingehend um die Sache kümmern. Es ist in dieser Zeitung bereits berichtet worden, dass der Ausschuss einen Betrag von 10 000 *M.* für ein Gutachten darüber ausgeschrieben hat, wie man dem örtlichen Verkehr, namentlich durch Anlage tiefliegender elektrischer und Kabelbahnen aufhelfen könne. Der Ausschuss soll beabsichtigen, die Grundbesitzer zu sehr erheblichen Beiträgen für derartige Unternehmungen heranzuziehen, weil das Besitzthum eine wesentliche Werthsteigerung erfährt. Sofern das Parlament dieses Vorgehen gutheissen sollte, würden die Privatgesellschaften einen schweren Stand haben; sie hätten gewissermaassen gegen die Konkurrenz des Grafschaftsausschusses anzukämpfen. Die Fahrpreise würden bei dem Vorgehen des letzteren freilich eine Verbilligung erfahren.

In Sachen stadtseitigen Ankaufs von Strassenbahnen

sind in England neuerdings mehrere Schiedssprüche gefällt worden, die sich auf den von den Städten London, Leeds und Edinburg für die Uebernahme von Strassenbahnen an die Gesellschaften nach Maassgabe des Strassenbahngesetzes zu zahlenden Preis beziehen. Die Gesellschaften haben beim Gericht gegen die Entscheidung der Schiedsrichter Beschwerde erhoben. Die letzteren hatten für die Entschädigung den Bauwerth der Strecken abzüglich der Abnutzung in Rechnung gezogen; die Gesellschaften wollten dagegen den Ertragswerth der Anlage gewährt haben und eine der Gesellschaften droht, gegebenenfalls die Sache dem Oberhause zu unterbreiten. Wenn die Gesellschaften Recht bekommen sollten, würde der Ankauf von Strassenbahnen den Städten für die Folge theuer zu stehen kommen.

Die Zukunft der Eisenbahnklassen

gibt den „Railway News" zu einer längeren Betrachtung über die Entwickelung des Personenverkehrs Anlass, aus der das Wesentliche hier folgt:

In der Geschichte des Eisenbahn-Verkehrswesens wird das Jahr 1893 als das der ersten Speisewagen III. Klasse angeführt werden, ebenso wie das Jahr 1872 das der ersten Eilzüge III. Klasse gewesen ist. Der Einführung der Speisewagen wohnt nicht die weittragende Bedeutung bei, wie der Einrichtung der Eilzüge; die Zulassung des Reisenden III. Klasse zu allen Zügen zog eine Umwälzung nach sich, die selbst heute noch nicht in allen Theilen als abgeschlossen anzusehen ist. Die Mittellandbahn, welche zuerst ihren Eilzügen Wagen III. Klasse beifügte, hat auch zuerst die Erfahrung machen müssen, dass dieser Maassregel die Abschaffung der II. Klasse folgen musste. Andere Gesellschaften sind dem Vorgehen nur langsam gefolgt. In einer Beziehung konnte die Bereitstellung von Speisewagen für den Reisenden III. Klasse noch als ein

Ergebniss der 1892er Umwälzung erscheinen, genauer betrachtet, tritt darin indessen ein neues Prinzip zu Tage.

Vor 1872 gab es für einen Eisenbahnreisenden drei Beweggründe, höhere Fahrpreise zu zahlen: den Wunsch, erstens schneller, zweitens bequemer und endlich unbelästigt von Dritten die Reise zurückzulegen. Der erste Beweggrund kam durch das Vorgehen der Mittellandbahn im Jahre 1872, welches eine ausserordentliche Steigerung des Verkehrs in der III. Klasse auf Kosten der beiden anderen und die Preisgabe der II. Klasse zur Folge hatte, in Wegfall. Die beiden anderen Punkte haben bis heute eine grosse, wenn auch stetig abnehmende Zahl von Reisenden bewogen, sich den höheren Fahrpreis gefallen zu lassen. Verschiedene Umstände jedoch haben dahin geführt, auch von diesen beiden Punkten den wichtigsten zu erschüttern und die Einführung der Speisewagen III. Klasse fällt hierbei mit ins Gewicht. Die Ausstattung der Wagen III. Klasse ist eine bessere geworden, es sind mehr Bequemlichkeiten geboten worden; die harten Sitze und schlechten Federn haben Verbesserungen Platz gemacht, die namentlich auf die Wettbewerbsverhältnisse zurückzuführen sind. Heutzutage lässt die III. Klasse wenig zu wünschen übrig; seit der Einführung der Korridorwagen III. Klasse mit Toiletteeinrichtungen und namentlich der Speisewagen ist der letzte Unterschied in den Klassen geschwunden und damit gleichzeitig die Grundlage, auf welcher die Unterscheidung der Reisenden in solche höheren und niederen Standes beruht, noch mehr erschüttert worden.

Freilich ist von einer allgemeinen Einführung der Luxuswagen III. Klasse noch durchaus nicht die Rede. Aber der Umstand, dass die drei führenden nördlichen Bahnen die Neuerung gleichzeitig durchgeführt haben, lässt die „Railway News" annehmen, dass mit Sicherheit auch auf die weitere Ausbildung solcher Wagen gerechnet werden kann. Und was sollte dann schliesslich noch zu Gunsten der oberen Klassen, namentlich der I., sprechen? „Wenn der grössere Raum für Knie und Ellbogen und die grössere Abgeschlossenheit der Personen die einzigen Dinge sind, die dem Reisenden III. Klasse fehlen, so weiss jeder erfahrene Reisende, dass es andere und billigere Mittel gibt, um diese zu erlangen, als höhere Fahrpreise zu zahlen. In der That weist alles darauf hin, dass der III. Klasse die Zukunft gehört. Wie wir den Gegensatz von I. und III. Klasse, ohne die II., erlebt haben, so möchte die Zeit nicht sehr fern sein, wo die Mehrzahl der Züge nur mit der III. Klasse gefahren wird, und wo wissbegierige Kinder von den Eltern erfahren werden, dass der Grund hierfür nicht darin zu suchen ist, dass die Bahnen eine neue Nummerirung vorgenommen haben, dass vielmehr vor langer Zeit andere Wagen, die man als solche „erster" und „zweiter" Klasse bezeichnete, im Gebrauch waren und dass ausserdem die Gründe der Passagiersteuer bei der Aenderung mitgesprochen haben."

„Eine der in der Zukunft von den Eisenbahndirektoren zu lösenden Aufgaben muss die sein, wie man die Kosten der Ausstattung der III. Klasse mit den niedrigen Fahrpreisen in Einklang zu bringen habe."

Aus Afrika.

Algerien.

Nach der amtlichen Statistik hatte das Algerische Eisenbahnnetz Ende 1892 eine Länge von 3 472 km, von denen 2 933 km im Betriebe standen, während 539 km noch nicht für gemeinnützig erklärt waren. Von den im Betriebe befindlichen Linien entfielen 513 km auf das Algerische Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, 887 km auf die Ostalgerische Bahn, 368 km auf die Westalgerische Bahn, 436 km auf das Algerische Netz der Bona-Gelma-Gesellschaft, 668 km auf die Französisch-Algerische Eisenbahn und 33 km auf die Mokta el Hadid-Eisenbahn. Hierzu kommen noch 28 km Werkbahnen für nicht öffentlichen Verkehr, nämlich nach den Salzsiedereien von Arzew (21 km) und nach den Bergwerken von Kef Um Thebul (7 km). Ausserdem sind durch Verordnung vom 16. Januar 1892 im Departement Algier 178 km Strassenbahnen konzessionirt, die sich theils im Bau befinden, theils noch vollständig zu bauen sind. Das in obigen Zahlen nicht berücksichtigte Tunesische Netz der Bona-Gelma-Gesellschaft umfasst 225 km im Betriebe.

Der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten Jonnart, welcher als ehemaliger Generalsekretär der Regierung von Algerien mit den Algerischen Fragen genau vertraut ist, hat gleich nach seinem Amtsantritt Verhandlungen mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft wegen etwaiger Verstaatlichung ihres Algerischen Netzes angeknüpft. Um zu einer vernünftigen Lösung zu gelangen, hat der Minister unter Vorsitz des Staatsraths Chauchat einen besonderen Ausschuss mit dem Auftrage eingesetzt, über die Bedingungen, unter denen die Verstaatlichung der Algerischen Linien der Mittelmeerbahn ausführbar ist, Bericht zu erstatten. Dieser Ausschuss, dem u. a. auch der Generalinspektor Forestier, Direktor der Staatsaufsicht über die Algerischen und Tunesischen Eisenbahnen, angehört, hat namentlich die Vorschläge der Gesellschaft und den Bericht der Aufsichtsingenieure zu prüfen.

Sierra Leone.

Der Englische Gouverneur Sir Francis Flemming hat kürzlich der gesetzgebenden Körperschaft kundgegeben, dass er vom Unterstaatssekretär angewiesen ist, die Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Freetown über Songo Town und Magbelin nach Bumban anfertigen zu lassen; die Kosten hierfür sind auf 1 400—1 500 £ veranschlagt. Eine Untersuchung der Bodenbildung und wirthschaftlichen Verhältnisse soll auch im Sulimathale auf eine Entfernung bis zu 80 Meilen stattfinden. Der in Aussicht genommene Endpunkt Bumban liegt an der Quelle des Maboleflusses auf der Handelsstrasse von Freetown nach dem Niger und ist von Freetown im Vogelflug 175 km entfernt.

Südafrikanische Republik (Transvaal).

Die Regierung hat beschlossen, die Witwatersrand-Strassenbahn von ihrem westlichen Endpunkte Krugersdorp bis Klerksdorp, dem Mittelpunkt der Vaalfluss-Goldfelder, zu verlängern.

Aus Südamerika.

Argentinien.

Die Argentine Great Western railway company (319 km) bemerkt in ihrem Geschäftsbericht, dass sich die auf das Jahr 1892/93 gesetzten Hoffnungen nicht erfüllt haben. Die Frage der Zinsengewähr, deren Regelung man von der neuen Regierung erwartete, steht fast noch auf demselben Standpunkt wie vor einem Jahre; die Gesellschaft hat sich daher mit den übrigen gewährleisteten Eisenbahnen vereinigt und einen Ausschuss zum Schutze ihrer Interessen eingesetzt. Trotz Rückgang des Verkehrs und der ausserordentlichen Einnahmen konnte durch Herabdrückung der Betriebsausgaben im Jahre 1892/93 ein fast ebenso hoher Ueberschuss wie im Vorjahre erzielt werden, nämlich 25 706 £ (gegen 27 829 £ in 1891/92); dieser Ueberschuss ermässigt den in früheren Jahren erwachsenen Fehlbetrag auf 47 127 £.

Bei der Cordoba and Rosario railway (180 Meilen) ging der Verkehr, der im Juli und August 1892 eine starke Vermehrung gegenüber dem Vorjahre zeigte, vom September ab wegen der politischen Unruhen stark zurück, zumal der Betrieb vom 24. September bis 7. Oktober 1892 auf Anordnung der Regierung eingestellt werden musste; für das laufende Jahr steht eine Besserung der Verhältnisse in Aussicht. Im Jahre 1892/93 beliefen sich die Einnahmen auf 1 217 538 Pesos, die Ausgaben auf 913 968 P. und der Ueberschuss auf 303 570 P. Trotzdem sich der Ueberschuss in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres bedeutend gehoben hat, war er zur Verzinsung der Schuldverschreibungen doch noch nicht ausreichend. Im März 1893 wurden deshalb 75 % der Zinsen in Schuldverschreibungen, der Rest in baar, im September die Hälfte in baar bezahlt und die beiden nächsten fälligen Zinsscheine werden mit Einverständniss der Schuldscheininhaber, soweit der Ueberschuss nicht reicht, ebenfalls durch Schuldverschreibungen bezahlt werden; alsdann glaubt die Verwaltung die unverkürzte Zinszahlung wieder aufnehmen zu können.

Die Grand chemin de fer Central Sudaméricain (Société anonyme) in Brüssel hat angesichts der gedrückten Finanzlage, der Nichteinhaltung der Zinsengewähr und des hohen Goldaufgeldes ihre abwartende Haltung noch nicht aufgegeben. Da ein Zeitpunkt für die Rückkehr des Vertrauens noch nicht abzusehen ist, hat sie Verhandlungen mit der Regierung angeknüpft wegen Umwandlung der versprochenen Zinsengewähr in eine einmalige Beihilfe; sie beabsichtigt auf diese Weise die Anfangsstrecke ihres 550 km umfassenden Netzes zu vollenden und will sich wegen Ausführung des Restes freie Entschliessung vorbehalten. Der Gewinn für die Vorzugs-Antheilscheine ist auf Vorschlag des Verwaltungsrathes von der am 13. Dezember 1893 abgehaltenen Hauptversammlung auf 6,75 % festgesetzt worden.

Chile.

Der Gemeinderath von Santiago hat an S. Ossa die Konzession für eine elektrische Strassenbahn von der Hauptstadt Santiago nach San Bernardo ertheilt. Die Zugförderung soll durch Sammler (Akkumulatoren) erfolgen; der Konzessionsinhaber hat indessen beantragt, die Zuleitung des elektrischen Stromes nach den Wagen durch ein oberirdisches Drahtseil bewirken zu dürfen.

Rechtsprechung.

Versuchter Betrug. Zu erheblichen Bedenken gibt das nachfolgende Urtheil des Schöffengerichts Stuttgart-Stadt vom 9. Dezember 1893 Anlass:

Der Angeklagte hatte, wie das Gericht annahm, eine Fahrkarte III. Klasse von Stuttgart nach Cannstatt gelöst, hatte jedoch diese Karte verloren, und zeigte nun bei der Fahrkartenkontrole eine zufällig in seinem Besitze befindliche, auf den Namen eines Freundes lautende, längst abgelaufene Abonnementskarte für die Strecke Stuttgart-Cannstatt vor. Es wurde deshalb gegen ihn Anklage wegen versuchten Betrugs erhoben, das Schöffengericht erkannte jedoch aus folgenden Gründen auf Freisprechung:

„Der Angeklagte hatte sich eine Fahrkarte für die Strecke Stuttgart-Cannstatt gekauft; er hatte sich also das Recht erworben, von Stuttgart nach Cannstatt zu fahren; er hat aber dann seine Fahrkarte verloren. Nun bestimmt allerdings das Eisenbahnreglement, dass nur derjenige zur Fahrt berechtigt sei, der sich im Besitze einer Fahrkarte befinde, dass dagegen derjenige, welcher ohne Fahrkarte betroffen werde, eine Fahrkarte nachlösen und ausserdem Straftaxe bezahlen müsse. Allein diese ganze Vorschrift ist nur eine durch die Umstände gebotene Kontrolmaassregel, deren Verletzung noch keine Vermögensbeschädigung begründet; denn wenn jemand eine Fahrkarte gelöst und dann das Unglück hat dieselbe zu verlieren, so hat er trotzdem wie jeder andere seine Schuldigkeit für die Fahrt entrichtet; wenigstens bezahlt die Bahnverwaltung, wenn sich die Fahrkarte nachträglich findet, die Strafgelder usw. zurück. Aber abgesehen von der zweifelhaften Frage der Vermögensbeschädigung fehlt es im vorliegenden Falle an der Absicht der Erlangung eines rechtswidrigen Vermögensvortheils; denn wenn der Angeklagte wirklich eine Fahrkarte gelöst hatte, durfte er annehmen, er habe die der Bahn für die Beförderung nach Cannstatt schuldige Gegenleistung gewährt und sei daher der Vortheil, ohne Vorzeigen der richtigen Fahrkarte nach Cannstatt zu kommen, jedenfalls kein rechtswidriger."

Leider wurde es von Seiten der Staatsanwaltschaft unterlassen, gegen dieses Urtheil Berufung einzulegen.

Die Bedeutung der Fahrkarte ist in diesem Urtheile völlig verkannt.

Die Fahrkarte, bei welcher die Uebertragbarkeit nicht ausdrücklich ausgeschlossen ist, dient keineswegs nur zur Kontrole, sie ist vielmehr ein Inhaberpapier, d. i. der Anspruch auf Beförderung ist geknüpft an den Besitz der Karte. Mit dem Verlust der Karte hört das Recht auf Beförderung auf, und die Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, die Nachlösung einer Karte zu verlangen und die Straftaxe zu erheben (vergl. § 21 Abs. 2 der Verkehrsordnung). Wenn daher der Angeklagte durch Vorzeigen einer ungültigen Karte den Schaffner täuschen, und hierdurch die Eisenbahnverwaltung an der Geltendmachung ihres Anspruchs verhindern wollte, so hat er damit das Vermögen der Eisenbahnverwaltung durch Irrthumserregung mittelst Vorspiegelung falscher Thatsachen zu schädigen gesucht. Daran, dass auch die subjektive Voraussetzung des Betrugs, nämlich die Absicht, sich einen rechtswidrigen Vermögensvortheil zu verschaffen, vorhanden gewesen ist, kann wohl nicht gezweifelt werden, denn wenn der Angeklagte, wie das Schöffengericht annimmt, der Ansicht gewesen wäre, er sei auch ohne Fahrkarte zur Fahrt nach Cannstatt berechtigt, so hätte er ja keinen Grund gehabt, eine ungültige Abonnementskarte vorzuzeigen, sondern hätte sich darauf beschränken können, dem Schaffner nachzuweisen, dass er wirklich eine Karte gelöst habe.

Personalnachrichten.

Preussisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Der Regierungsbaumeister Baltzer in Berlin ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt worden unter Verleihung einer Baubeamtenstelle im technischen Eisenbahnbüreau der Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Verliehen ist: dem Regierungs- und Baurath Schwering in Berlin unter Belassung in der Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Berlin-Lehrte) in Berlin und dem Eisenbahn-Bauinspektor Domschke in Berlin unter Belassung in der Beschäftigung in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Berlin-Halle) in Berlin.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Hoffmann in Marburg ist in den Ruhestand versetzt worden.

Gestorben ist der Geheime Regierungsrath Schmidt, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Breslau.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Verkehr Russisch-Oesterreichische Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg-Schweizerische Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätze andererseits. Berichtigung des vom 1. März 1894 gültigen Nachtrages I zum Ausnahmetarif für Getreide etc. Auf Seite 5 ist unter „C. Aenderungen des Kilometerzeigers" in der Rubrik „Zuschlagfrist, Tage" durchgehends (mit Ausnahme bei Granica und Nowosielitza) statt der Ziffer „2" die Ziffer „3", bei Nowosielitza dagegen durchgehends statt der Ziffer „2" die Ziffer „3½" zu setzen.

Wien, 6. Februar 1894. (333)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafen-Verband. Berichtigung eines Frachtsatzes für Baumwolle, rohe, Nachod-Lübeck. Es wird hiermit bekannt gemacht, dass der mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. an zur Einführung gelangende Frachtsatz für Baumwolle, rohe, in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einen Wagen u. Frachtbrief oder bei Bezahlung der Fracht hierfür, zwischen Lübeck und Nachod nicht 223, sondern richtig 232 ß für 100 kg beträgt.

Wien, den 9. Februar 1894. (334)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens des Verbandes.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Die diesseitigen Fähranstalten sind dem Betriebe wie folgt wieder übergeben:

1. Griethausen bei Cleve am 23. v. Mts.
2. Obercassel bei Bonn . „ 25. „ „
3. Bingerbrück - Rüdesheim . . . . „ 8. d. „

Köln, den 10. Februar 1894. (335)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Die an der Strecke Guntershausen-Gensungen gelegene, bislang nur für den Personenverkehr und für den Frachtgut-Verkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Grifte wird am 1. März d. J. auch für den Frachtstückgut-Verkehr eröffnet.

Eine direkte Abfertigung von Frachtstückgütern wird am 1. März von und nach Grifte sowohl im diesseitigen Lokalverkehre, als auch im Verkehre mit den Stationen der anderen Preussischen Staatsbahnen, sowie mit den Stationen der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnen in Wirksamkeit treten.

Die in Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 8. Februar 1894. (336)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Februar d. J. tritt zum Gütertarif Elberfeld-Oberhessen der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält u. a. je einen Ausnahmetarif für Düngekalk und rohe Kalisalze, sowie Entfernungen für die Station Kraghammer des diesseitigen Bezirks.

Elberfeld, den 9. Februar 1894. (337)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. Februar d. J. wird der im Tarifhefte 4 enthaltene Ausnahmetarif 13 für Mineralöl-Rückstände in Ladungen von 10 000 kg wie folgt ergänzt:

von Lauterburg (Reichsbahn) nach Leipzig I (Bayer. Bhf.) von Lauterburg (Reichsbahn) nach Leipzig II (Dresdn. Bhf.)	1,33 ℳ
von Lauterburg (Reichsbahn) nach Plagwitz-Lindenau (Sächs. Staatsb.) . .	1,32 „

für 100 kg.

Dresden, den 9. Februar 1894. (338)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Tarifheft 1. Am 10. d. Mts. treten im Verkehre zwischen Castolowitz einerseits und Alt- und Neugersdorf, Coswig i. S., Döbeln, Grossenhain (B. D. B. u. C. G. B.), Hainsberg, Meissen, Neusalza-Spremberg, Nossen, Wendischfähre andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a

(Holz) in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 7. Februar 1894. (339)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Tarifheft 1. Am 15. d. Mts. treten im Verkehre zwischen Zittau (S. St. E.) und Skalitz-Boskowitz direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 a u. b (Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen) von 292 und 271 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 7. Februar 1894. (340)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Kohlenverkehr. Am 1. März d. J. tritt zu den Heften 1—7 des Ausnahmetarifs für den vorbezeichneten Verkehr je ein Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Station Caternberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.).

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 8. Februar 1894. (341)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Gefirnisste Treibriemen aus Baumwolle und Hanf (Ziffer XXXI der Anlage B zur Verkehrsordnung) werden künftig seitens der Preussischen Staatseisenbahnen allgemein auch zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zugelassen.

Berlin, den 8. Februar 1894. (342MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen
Eisenbahndirektionen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit der voraussichtlich auf 1. März l. J. erfolgenden Eröffnung der Theilstrecke Zürich-Stadelhofen-Rapperswil der Rechtsufrigen Zürichseebahn für den Güterverkehr hört die Güterbeförderung mittelst der Zürichsee-Dampfboote auf, und es werden somit die jetzigen Tarife für den Güterverkehr zwischen den Zürichsee-Dampfbootstationen einerseits und den Badischen Stationen Basel und Waldshut andererseits hinfällig. An die Stelle dieser Tarife treten provisorische Tarife für den Güterverkehr zwischen den Stationen Zürich-Tiefenbrunnen bis Feldbach-Hombrechtikon der Rechtsufrigen Zürichseebahn einerseits und Basel Badischer Bahnhof, sowie Waldshut andererseits, deren Gültigkeit auf die Zeit bis zur Eröffnung des durchgehenden Betriebs auf der Gesammtstrecke der Rechtsufrigen Zürichseebahn (Zürich-Hauptbahnhof bis Rapperswil) beschränkt ist.

Die seitherigen Frachtsätze für die Dampfbootstationen Neumünster, Goldbach, Obermeilen und Kehlhof treten ganz ausser Kraft; die Frachtsätze der übrigen Dampfbootstationen werden auf die entsprechenden Eisenbahnstationen der Rechtsufrigen Zürichseebahn übertragen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 7. Februar 1894. (343)
Generaldirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 15. Februar l. J. wird die Station Herrnprotsch der K. Eisenbahndirektion Breslau in den Verbandsverkehr einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 10. Februar 1894. (344)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag VIII zu Heft 14 (Elsass-Lothr.) des Theils II a des Deutsch-Französischen Gütertarifs in Kraft.

Exemplare des Nachtrags können von unserer Drucksachenkontrole unentgeltlich bezogen werden.

Strassburg, den 5. Februar 1894. (345)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891. (Theil II Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 gelangt ein neuer Nachtrag I zur Einführung, welcher Frachtsätze und Entfernungen für neu aufgenommene Stationen und geänderte Anstossfrachtsätze für die Bayerischen Privatlokalbahnstationen, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs enthält.

Die seitherigen Nachträge I—III werden hierdurch aufgehoben und ersetzt.

München, den 1. Februar 1894. (346)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu Heft 2 Theil IV des Verbands-Gütertarifes vom 1. August 1893 gelangt am 1. März l. J. der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen für Holz und Borke, sowie Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft.

Die mit Ausschreiben vom 15. Dezember v. J. eingeführten Frachtsätze für Holz, sowie die ausserdem noch gültigen Frachtsätze des provisorischen Holzausnahmetarifs vom 20. Mai 1888 bleiben bis zum 1. März in Kraft.

München, den 2. Februar 1894. (347)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Im Gütertarif, Theil II Heft C (gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894 sind folgende Aenderungen bezw. Ergänzungen vorzunehmen:

Auf Seite 126 ist bei der Station Znaim die besonders vorgesehene Gruppe 18 nebst zugehörigen Entfernungsangaben zu streichen.

Auf Seite 158 ist bei der Station Sudomeritz-Petrau zwischen den Gruppen 8 und 31 die Gruppe „19“ einzuschalten.

Auf Seite 168 ist unter „I. Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen“ die Station Dettingen b. Urach wie folgt nachzutragen:

Gruppe Nr.	Vom Schnittpunkt bis	Schnittpunkt Nr. I	II	III	IV	V	VI	VII
		Kilometer						
10	Dettingen b. Urach . .	—	389	398	440	—	367	—

München, im Februar 1894. (348)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 1. Mit dem 15. Februar d. J. wird die Station Lemberg pod zamkiem in den Ausnahmetarif 29 (Cement) mit den Frachtsätzen der Station Lemberg einbezogen.

Breslau, den 9. Februar 1894. (349)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Mit dem 15. d. Mts. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr (Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Berlin-Breslau) ein Nachtrag 5 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Bahnlinie Schönholz-Kremmen und neue Frachtsätze für den bei der diesseitigen Station Brzezinka gelegenen Marthaschacht der Karlssegengrube. Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 8. Februar 1894. (350)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehre zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns einerseits und Rumäniens andererseits. Am 1. März 1894 tritt der Nachtrag II zum Theile I für die obenbezeichneten Verkehre, gültig vom 1. April 1890, in Kraft. Derselbe enthält a) Aufhebung der bisherigen reglementarischen Bestimmungen und b) Berichtigungen der Güterklassifikation.

Gleichzeitig gelangt ein neuer Theil I, Abtheilung A, enthaltend reglementarische Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits zur Herausgabe. Die zusätzliche Bestimmung Nr. 1 zu § 10 (Seite 21), Inhalts deren die Erfüllung der Zoll- etc. Vorschriften durch die Eisenbahn gegen eine im Tarif festzusetzende Gebühr erfolgt, erlangt, soweit es sich um die bahnseitigen Arbeitsleistungen bei der Revision an der Deutsch-Oesterreichischen Grenze handelt, erst vom 1. April l. J. ab Gültigkeit.

Der neue Theil I, Abtheilung A enthält Gebührenansätze, Geldbussen und Frachtzuschläge etc. nur in der Francswährung. So lange für den Verkehr zwischen Deutschland und Rumänien Tarife in der Markwährung bestehen, sind die betreffenden Gebühren etc. zum Kurse von 1 Frc. = 0,80 ℳ in die Markwährung umzurechnen.

Ebenso werden für diesen Verkehr Nachnahmen sowie die Deklaration des Interesses an der Lieferung etc. bis auf weiteres in der Markwährung zugelassen.

Abdrücke des neuen Theiles I, Abtheilung A können bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 50 ₰, Abzüge des obenerwähnten Nachtrages II zum Theil I vom 1. April 1890 unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 9. Februar 1894. (351)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 2 (Roheisen, Kohlen etc.) für den Verkehr zwischen Mannheim einer- und Frankfurt am Main-Staatsbahnhof (M. N. B.), Frankfurt a/M.-Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbhf.), Frankfurt a/M.-Sachsenhausen-Hafen (linksmainisch), Isenburg, Langen und Sprendlingen andererseits werden mit sofortiger Gültigkeit von je 0,29 ℳ auf je 0,28 ℳ für 100 kg geändert.

Darmstadt, den 5. Februar 1894. (352)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zum Gütertarif Theil II, Heft 2. Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 gelangt der Nachtrag I zum Theil II, Heft 2 des oben bezeichneten Verbandsverkehres zur Einführung.

Derselbe enthält einen neuen Ausnahmetarif für Malz, die Aufnahme der Stationen Butschowitz, Mislitz, Gänserndorf und Gross-Opatowitz in den Ausnahmetarif für Getreide, der Station Weidenau (E. D. B. Elberfeld) in den Ausnahmetarif für Grafit, der Stationen Alsdorf, Eschweiler, Hamberg (E. D. B. Köln linksrhn.) und Alt-Kladno (B. E. B.) in den Ausnahmetarif für Koks, der Station Luzna-Lischan (B. E. B.) in den Spezialtarif III, der Stationen Skalitz-Boskowitz (St. E. G.), Alt-Kladno (B. E. B.) und Schlebusch (E. D. B. Elberfeld) in den Ausnahmetarif für Eisen, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes.

Abdrücke des Nachtrages I sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen zum Preise von 20 ₰ oder 10 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. (353)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. (Aenderung der Kursdifferenzen.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 bis auf weiteres werden die im II. Nachtrag zum Tarife, Theil II, Tarifheft Nr. 3 vom 1. September 1886 enthaltenen Kursdifferenzen im fünffachen Betrage von den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. IX für die Beförderung von Zucker abgezogen.

Wien, am 9. Februar 1894. (354)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Einführung eines Anhanges zum Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 gelangt ein Anhang zum Gütertarife, Theil II, Heft 2 für obenbezeichneten Verband zur Einführung.

Derselbe enthält Kursdifferenzen, welche von den betreffenden Frachtsätzen bis auf weiteres in doppeltem Betrage in Abzug gebracht werden.

Abdrücke dieses Anhanges sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 kr. oder 20 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. (355)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungar. Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 3. Am 1. März 1894 tritt unter Aufhebung des bisherigen Tarifheftes 3 vom 1. Juli 1892 und des Tarifes für den Güterverkehr mit der Station Bregenz im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande vom 1. März 1892 (mit Ausnahme der Sätze für Bregenz-Karthaus und Trier l. u. r. Mosel, welche bis auf weiteres bestehen bleiben) ein neues Heft 3 des Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr mit Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen (Linien in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Linien auf Oesterr. Gebiet) in Kraft, welches neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen enthält.

Ferner gelangen verschiedene direkte Frachtsätze, von welchen nur wenig oder gar kein Gebrauch gemacht worden ist, zur Aufhebung, so namentlich im Verkehre mit der Station Bregenz und im Getreideverkehr.

Der Ausnahmetarif für Holz wird gänzlich aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. April 1894 in Gültigkeit.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarifheft 3 tritt ein „Anhang“ zu demselben in Kraft, enthaltend Kursdifferenzen, welche bis auf weiteres von den betreffenden Frachtsätzen in doppeltem Betrage in Abzug gebracht werden.

Das neue Tarifheft 3, sowie der zugehörige „Anhang“ sind bei den betheiligten Endbahnen und Stationen und zwar ersteres zum Preise von 30 kr., letzterer zum Preise von 6 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. (356)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Einführung des Tarifnachtrages VI.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 gelangt der Nachtrag VI zum Tarife für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält neue Ausnahmefrachtsätze für Malz, die Einbeziehung der Station Nowosielitza der K. K. Oesterr. Staatsbahnen in den Tarif für Getreide etc., Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl etc., dann Oelsaaten etc. und Malz, Ergänzung der Tarifbestimmungen und Berichtigung und Ergänzung der Tariftabellen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 6. Februar 1894. (357)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Ausgabe des II. Nachtrages zum Tarife, Theil VI.) Zum Ausnahmetarife für die Beförderung von mineralischen Kohlen (Theil VI) des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1892, tritt am 1. März 1894 ein Nachtrag II in Wirksamkeit, welcher Abänderungen der Tarifbestimmungen, der Lieferzeittabelle und des Kilometerzeigers, dann die Einbeziehung der Stationen Radnitz und Wiesa, ferner ein neues Verzeichniss der Zechenbahnfrachten enthält.

Ausserdem bringt der Nachtrag II zum Ausdrucke, dass vom 1. März 1894 an bis auf weiteres die Kursdifferenzen im fünffachen Betrage von den Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 10 kr. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Februar 1894. (358)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung des I. Nachtrages (zweite Auflage) zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker. Zu dem vom 1. Oktober 1891 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker aller Art tritt mit 1. März 1894 der Nachtrag I (zweite Auflage) unter gleichzeitiger Aufhebung der seither erschienenen Nachträge I bis IV in Wirksamkeit.

Nachtrag I zweite Auflage enthält Abänderung der Tarifbestimmungen der Lieferzeit-Tabelle und des Kilometerzeigers, die Einbeziehung der Station Rossitz, abgeänderte und neue Frachtsätze, ferner Frachtsätze für Roh- und Sandzucker, sowie sonstige Berichtigungen.

Ausserdem bringt dieser Nachtrag zum Ausdruck, dass vom 1. März 1894 bis auf weiteres die Kursdifferenzen im fünffachen Betrage von den im Tarife enthaltenen Frachtsätzen in Abzug zu bringen, ferner von den Frachtsätzen für Roh- und Sandzucker diejenigen unter d) anzuwenden sind.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 20 kr. Oe. W. für das Stück erhältlich.

Wien, am 9. Februar 1894. (359)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung eines Anhanges zum Tarife, Theil III, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 tritt ein Anhang zum Tarife, Theil III, Heft 1 für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten etc. zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), der K. K. pr. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) und der pr. Oesterr.-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft einerseits und Bregenz trs., Buchs trs., St. Margrethen trs., beziehungsweise Lindau trs., sowie den Schweizerischen Stationen andererseits in Wirksamkeit.

Dieser Anhang enthält Kursdifferenzen, welche ab 1. März 1894 im doppelten Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. Februar 1894. (360)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die Haltestelle Bobelwitz wird am 1. Mai d. J. — nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — für den Güterverkehr geschlossen und in einen Haltepunkt für den Personenverkehr umgewandelt. Von dem genannten Tage ab gelangen die direkten Frachtsätze für Bobelwitz in den in Betracht kommenden Gütertarifen zur Aufhebung.

Berlin, den 11. Februar 1894. (361)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

5. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 2 feststehenden Drehkrähnen von je 1 000 kg und 2 Wandkrähnen für Güterschuppen von je 1 250 kg Tragfähigkeit für die Bahnhöfe Wollin, Cammin und Gollnow verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Vertragsbedingungen und 2 Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 1,50 ℳ in baar von uns zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 21. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 5. Februar 1894. (362)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Droguen, Farben, Glas und Oelen etc. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen 250 Buch Blattgold, 4 500 kg Bimsstein, 10 000 kg Caput mortuum, 3 000 kg Umbra, 1 700 kg Spachtelfarbe, 4 500 kg Oker, 13 000 kg Bleiweiss, 4 000 kg Asphaltlack, 9 000 kg Terpentinöl, 60 000 kg Leinöl, 4 500 Terebine, 500 kg Borax, 350 kg Schellack, 900 kg Leim, 3 200 l Spiritus, 180 kg Schwämme, 800 kg Schmirgel, 3 600 qm Glas, 1 200 Stück Glasglocken für Personenwagen, 10 000 Bogen Sand-, Glas- oder Feuersteinpapier und 60 000 Bogen Schmirgelleinen soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben

am 28. Februar 1894,
Vormittags 10 Uhr,

stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum
27. März d. J.

Magdeburg, den 5. Februar 1894. (363)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke soll vergeben werden, als:

1. Federflachstahl, Nieten, eiserne, verschiedene,
2. Gasrohr, Schlüssel, rohe, Schraubstöcke, Bettstellen, eiserne, Rechen, eiserne, Krückenspritzen, Zugleinenösen aus Temperguss,
3. Hobel, Hobeleisen, Stemmeisen, Ziehklingen, Metallsägebügel, Winkel für Schlosser und dergl. für Stellmacher, Stahldrahtspiralfedern,
4. Emaille- und Klempnerwaaren,
5. Güterdecken, Leinwand, Lampendochte, Oelkissen, Putzwolle,
6. Seilerwaaren,
7. Kokos- oder Lederdecken, Rosshaare, Waldwolle, Waldgras, Schwämme, Blattgold,
8. seidene und wollene Borden, Fransen, Quasten, Schnuren, Nähseide,
9. Gummiringe, verschiedene und Gummifüllschlauch,
10. Pinsel für Lack und Firniss etc.,
11. Bürstenbinderwaaren einschl. Piassavabesen,
12. Filze und Pappe, Filzstreifen für Stopfbüchsen,
13. Selbstöler von Glas, Metermaassstäbe, hölz., Wasserwaagen, Thermometer,
14. Schiebeböcke, Durchsteckpfähle, Kohlenschaufelstiele, Kohlenkästen, hölz., Hefte, hölz., Dichtungsringe etc.,
15. Rechen, hölz., Hammerstiele, eschene, Schaufelstiele etc.,
16. Schleifsteine (Drehsteine), Abschleifsteine für Lackirer, Streichschaalen, Sand- und Schmirgelpapier.

Lieferungsbedingungen hierzu nebst Angebotsbogen können auf Ansuchen unter genauer Angabe der Materialien, welche zum Angebot kommen sollen, gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für jede Einzelnummer (einschl. Zustellungsgebühr) von unserer Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz, an welche auch die Lieferungsangebote spätestens bis zum

2. März dieses Jahres

einzureichen sind, bezogen werden.

Chemnitz, den 9. Februar 1894. (364)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien in 2 Loosen. Der Verkauf auf Abbruch der eisernen Brückenkonstruktion der Elsterbrücke bei Hoyerswerda, km. stat 71,8/9 (Loos I), sowie einer Anzahl für Industriegeleise noch brauchbarer Zungenvorrichtungen, nebst Herzstücken, Radlenkern und Weichenböcken (Loos II) findet Dienstag, den 13. März 1894, Vormittags 11 Uhr, statt, bis zu welchem Termine Preisangebote einzureichen sind.

Verzeichnisse, Bedingungen und Zeichnungen sind gegen Einsendung von 65 ₰ für Loos I und von 25 ₰ für Loos II von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, den 11. Februar 1894. (365)
Königl. Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 14. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. Februar 1894.

Inhalt:

Blinde Passagiere.

Von Gerichtsassessor **Cörmann** in Bischweiler (Elsass).

Durch § 21 der Verkehrsordnung ist die Bestimmung des § 14 des Eisenbahn-Betriebsreglements aufrecht erhalten, wonach

„der Reisende, welcher ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 *M.* zu entrichten hat. Dieser Betrag ist auch für den Fall zu bezahlen, wenn der Zug sich noch nicht in Bewegung befindet.“ Die Strafe wird auf 1 *M.* ermässigt, wenn der Reisende sofort unaufgefordert anzeigt, dass er wegen Kürze der Zeit eine Fahrkarte nicht mehr habe lösen können.

Diese Strafbestimmungen sind als Theil der allgemeinen Transportbedingungen für den Reisenden rechtsverbindlich, durch Benutzung der Bahn hat er sich denselben stillschweigend unterworfen. Die Strafe verfällt, sobald der Fahrgast ohne gültige Fahrkarte in den Zug einsteigt, falls er diesen nicht vor der Fahrkartenkontrole durch die zuständigen Beamten wieder verlässt, sei es um eine Fahrkarte zu lösen, sei es weil er die Reiseabsicht aufgegeben hat. Rechtsunerheblich ist dabei, ob der Reisende überhaupt keine oder eine an sich ungültige (z. B. wegen Zeitablaufs verfallene, für eine andere Strecke, Zugart oder Wagenklasse bestimmte) oder aber für ihn wirkungslose Fahrkarte besitzt. Letzterer Art sind die von anderen Personen gelösten Rückfahr-, Rundreise- und Abonnementskarten. Die Strafbarkeit wird nicht dadurch aufgehoben, dass der Reisende, bei der Fahrkartenkontrole von dem Beamten ohne gültige Fahrkarte betroffen, noch vor Abfahrt eine solche nachlöst, von der Fahrt bezw. Weiterfahrt durch Aussetzen ausgeschlossen wird oder die Reise freiwillig aufgibt. Die Erlaubniss des Schaffners oder Zugführers, ohne gültige Fahrkarte mitzufahren, ändert an dem rechtlichen Verhältnisse nichts, zur Abwälzung der Strafe kann sich der Reisende nicht auf dieselbe berufen.

Die Absicht der Vornahme einer unerlaubten Handlung oder der Benachtheiligung der Bahnverwaltung wird zur Strafbarkeit nicht erfordert. Letztere muss jedoch aus Billigkeitsgründen ausgeschlossen bleiben, wenn der Reisende im Besitze einer Fahrkarte betroffen wird, deren Ungültigkeit infolge eines entschuldbaren Irrthums ihm verborgen war, z. B. wenn er aus Unkenntniss der Verhältnisse oder irregeleitet durch falsche Mittheilungen eines Beamten einen falschen Zug benutzt, oder über das Endziel seiner Reise hinausfährt. Nicht entschuldbar ist der Irrthum bei Benutzung einer von einer anderen Person zur Hinfahrt bereits gebrauchten Rückfahrkarte. Die Nichtübertragbarkeit derselben ist eine der Transportbedingungen der Bahn und deren Nichtkenntniss kann sich der Reisende nicht zu seinem Vortheile anrechnen. Die Grenze zwischen entschuldbarem und nichtentschuldbarem Irrthum richtet sich in erster Linie nach den Thatumständen des Einzelfalles, entschuldbar ist derselbe stets, wenn er durch das Benehmen der zuständigen Beamten hervorgerufen wurde, nicht entschuldbar, wenn ihn der Reisende bei Anwendung der in allen Geschäften anzuwendenden Sorgfalt hätte erkennen müssen (z. B. Durchlesen der Transportbedingungen).

Zur vollständigen Verhütung von Fahrpreishinterziehungen genügt der § 21 der Verkehrsordnung nicht, den den Bahnverwaltungen in dieser Hinsicht gebührenden Schutz

bietet der Betrugsparagraph des Reichsstrafgesetzbuches. Indessen enthält nicht jeder der vorerwähnten Fälle eine Verletzung dieses § 263 Str.-G.-B. Voraussetzung ist die Benachtheiligung der Bahn in der Absicht eigener rechtswidriger Bereicherung durch Erregung des Irrthums, der Reisende habe seine Zahlungsverpflichtungen der Bahn gegenüber gelöst.

Die Anwendung des Paragraphen hat vielfach Schwierigkeiten geboten. Die Vermögensbeschädigung der Bahnverwaltung besteht in der Hinterziehung des geschuldeten Fahrpreises. Dieselbe tritt ein mit Beginn der Fahrt, durch Nachzahlung der Fahrkarte wird sie nicht aufgehoben.[1]) Durch Aussetzen des Fahrgastes vor Fahrtbeginn wird sie abgewandt, eine Bestrafung kann dann wegen Betruges nicht mehr erfolgen.[2])

Der errungene Vortheil muss ein rechtswidriger, d. i. ein in einer den Gesetzen und Transportvertrags-Bedingungen zuwiderlaufenden Weise erworbener sein, z. B. durch Kauf einer nicht übertragbaren Rückfahrkarte, vorausgesetzt, dass dem Käufer die Unübertragbarkeit bekannt war.[3])

Da die Beschädigung die Bahnverwaltung trifft, die Täuschung über den Nichtbesitz einer ordnungsmässigen Fahrkarte dem Schaffner bezw. Zugführer, also einem anderen Subjekte gegenüber erfolgt, haben viele Gerichte die Anwendung des Betrugsparagraphen bei derartigen Fällen für ausgeschlossen erachtet — mit Unrecht, wie nunmehr allgemein anerkannt ist. Die Bahnverwaltung wird hier durch Schaffner und Zugführer vertreten und die Irrthumserregung diesen gegenüber genügt zur Verletzung des § 263 Str.-G.-B. Das Reichsgericht hat in einem Urtheile vom 13. März 1888 (Eger, Entsch. VI 179) den Betrugsparagraphen selbst für den Fall für anwendbar erklärt, wenn die Mitfahrt ohne gültige Fahrkarte im Einverständnisse mit dem Schaffner erfolgte und nur der Zugführer getäuscht war, der annahm, die in den bereitstehenden Zug eingestiegene Person sei im Besitz einer gültigen Fahrkarte.[4])

Stets ist jedoch erforderlich, dass eine thatsächliche Irrthumserregung stattgefunden hat. Das heimliche Mitfahren in einem Zuge kann, weil eine Täuschung mangels Kenntniss der Beamten nicht vorliegt, als Betrug nicht angesehen werden.[5]) Dass die Vorspiegelung nicht in Worten geschehen müsse, sondern durch dahinzielende Handlungen, selbst durch einfaches Schweigen erfolgen könne, ist im Betrugsparagraph ausdrücklich hervorgehoben. Strafbar ist, wer eine von einem andern gelöste Rückfahrkarte, Wochen- oder sonstige Abonnementskarte vorweist und dadurch den Glauben erweckt, er habe diese Karte für sich gelöst[6]); wer eine ungültige Fahrkarte vorzeigt und dem Schaffner die Ungültigkeit, welche dieser nicht bemerkt, verschweigt; selbst der Fahrgast ohne gültige Fahrkarte, der dieses bei der Revision verschweigt, auch wenn der Beamte ihn gar nicht nach der Fahrkarte gefragt hat. Wegen Betrugs ist ein Reisender bestraft, welcher, ohne im Besitze einer gültigen Fahrkarte zu sein, dem Schaffner in einer von diesem als wahr angenommenen Weise vorträgt, er habe die Fahrkarte verloren.[7])

Das Vergehen ist mit dem Augenblicke der Täuschung des Beamten und dem Beginn der Fahrt vollendet, die Nachlösung der Fahrkarte oder Aussetzung schliessen die Strafbarkeit nicht aus.[8]) Erfolgt letztere vor Beginn der Fahrt, so liegt Betrugsversuch vor.

Voraussetzung der Bestrafung ist stets die rechtswidrige auf Erzielung eines Vermögensvortheils gerichtete Absicht. Waren die thatsächlichen Merkmale, welche die Ungültigkeit der Fahrkarte bedingen, dem Reisenden nicht bekannt, so kann er nicht nach § 263 St.-G.-B. bestraft werden, selbst wenn in dieser Unkenntniss ein Verschulden seinerseits liegt.[9]) Ein Reisender hatte bei Erkrankung seines Kollegen im Auftrage seiner Firma die Geschäftsreise für diesen mit dessen Rundreisekarte — welche übrigens keine Namensunterschrift trug — fortgesetzt. Durch Urtheil des Landgerichts München vom 7. November 1887 wurde derselbe von der Anklage des Betrugs freigesprochen, da er sich den Thatumständen nach zur Benutzung in Rede stehender Fahrkarte berechtigt gehalten habe.

Wenn eine Handlung den § 21 der Verkehrsordnung und § 263 St.-G.-B. verletzt, schliesst die Bestrafung auf Grund eines dieser Paragraphen eine solche in Gemässheit des andern aus? Die Entscheidung ist durch den Rechtscharakter der Verkehrsordnung bedingt. Die Verkehrsordnung ist nicht Gesetz, sondern eine vom Bundesrath auf Grund der ihm in der Reichsverfassung übertragenen Befugniss erlassene Verordnung. Ihre Veröffentlichung ist durch das Reichsgesetzblatt in der für Reichsgesetze vorgeschriebenen Form erfolgt, es unterliegt somit keinem Zweifel, dass ihre Bestimmungen ebenso bindend wie die der Reichsgesetze sind. Trotzdem unterscheiden sich ihre Strafsätze wesentlich von denjenigen der Reichsgesetze.

Neben den Transportbedingungen enthält die Verkehrsordnung Bestimmungen polizeilichen Charakters und Strafen für den Fall, dass der die Bahn Benutzende den erstgenannten nicht nachkommt. Durch die Benutzung der Bahn — Einsteigen in den bereit stehenden Zug — unterwirft sich der Reisende stillschweigend diesen Bestimmungen. Das Strafrecht, um welches es sich hier handelt, ist nicht ein öffentliches wie das der Reichsgesetze, vielmehr lediglich eine Vertragsbedingung. Es enthält besondere Nachtheile für die eine vertragsschliessende Partei, falls sie den Vertrag nicht erfüllt.

Hieraus folgen mehrere wesentliche Unterschiede zwischen beiden Strafen:

1. Die Verletzung des § 21 der Verkehrsordnung steht in ihren rechtlichen Folgen in keinem Zusammenhange mit derjenigen des § 263 St.-G.-B. Die eine Strafe schliesst weder die andere aus, noch ist sie mit dieser gemäss § 78 St.-G.-B. zusammenzuziehen.

2. Für die Beitreibung der Vertragsstrafen kann die Strafprozessordnung nicht maassgebend sein. Soweit nicht landesrechtliche Bestimmungen ergänzend und ändernd eintreten, ist die Strafe im Wege des Civilprozesses beizutreiben. Als Rechtsmittel besteht nur die Beschwerde an die der entscheidenden vorgesetzte Dienstbehörde, die Berufung auf den Rechtsweg ist ausgeschlossen. Diesem Umstande hat die Verkehrsordnung insofern Rechnung getragen, als sie zur Erleichterung der Beitreibung bestimmt, dass der Fahrgast, welcher sofortige Zahlung der Strafe verweigert, ausgeschlossen werden kann.

3. Die nach § 21 der Verkehrsordnung verhängte Strafe unterliegt im Falle der Unbeibringlichkeit nicht der nach §§ 28, 29 St.-G.-B. für die Geldstrafen des Strafgesetzbuches vorgeschriebenen Umwandlung in Freiheitsstrafen.

[1]) Reichsgerichtsurtheil vom 14/5. 89 in Eger, Entsch. VII 90. Vergl. ebenda IV 295.
[2]) Reichsgerichtsurtheil vom 20/6. 81 in Eger, Entsch. II 35.
[3]) Reichsgerichtsurtheil vom 7/2. 87 und 10./2. 80.
[4]) Reichsgerichtsurtheil vom 13/3. 88 in Eger, Entsch. VI 179; Reichsgerichtsurtheil vom 4/7. 83 in Eger, Entsch. VII 178.
[5]) Vergl. Olshausen, Kommentar zum Strafgesetzbuch § 263 und die dort angeführte Litteratur; Reichsgerichtsurtheil vom 26/6. 81.
[6]) Reichsgerichtsurtheil vom 9/2. 87.
[7]) Reichsgerichtsurtheil vom 8/7. 89.
[8]) Reichsgerichtsurtheil vom 14/5. 89.
[9]) Reichsgerichtsurtheil vom 10/2. 88.

Bahneröffnungen im Deutschen Reiche im Jahre 1893.*)

Das Deutsche Eisenbahnnetz hat im Jahre 1893 durch Eröffnung neuer Linien einen Zuwachs von über 650 km erfahren gegen rund 800 km im Jahre 1892 bezw. rund 500 km im Jahre 1891.

Die einzelnen Bahnverwaltungen nahmen, soweit uns bekannt, die folgenden Strecken in Betrieb:

1. Die Altdamm-Colberger Eisenbahn:
   am 1. November die Zweigbahnstrecke Piepenburg-Regenwalde . . . . 13,88 km

2. Die Bayerischen Staatseisenbahnen:
   am 1. August die Privatlokalbahn Kötzting-Lam . . . . 17,75 km
   „ 1. Oktober die Lokalbahn Neustadt a. d. S.-Königshofen im Grabfeld . . . . 23,25 „
   „ 18. November die Lokalbahn Kitzingen-Gerolzhofen . . . . 30,04 „
   „ 25. November die Lokalbahn Rentwertshausen-Römhild . . . . 10,72 „
   zusammen 81,76 km

*) Die von dem Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein zu Osnabrück erworbene, 2 km lange Bahnlinie von Georgs-Marienhütte nach Oesede, welche nur für eigene Transporte benutzt wurde, ist am 1. Oktober für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden.

3. Die Gemeide-Lokalbahn Röthenbach bei Lindau-Weiler:
   am 22. Juli die Strecke Röthenbach-Weiler[1] . . . . 5,70 km
4. Die Blankensee - Woldegk - Strasburger Eisenbahn:
   am 27. Mai bezw. 8. Oktober die Strecke Blankensee-Woldegk-Strasburg 37,00 km
5. Die Bröl thaler Eisenbahn:
   am 7. Mai die Strecke Niederpleis-Oberpleis (schmalspurig) . . . . 8,70 km
6. Die Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein):
   am 1. August die Strecke Hammereisenbach-Furtwangen (Reststrecke der Bregthalbahn) . . . . 13,70 km
7. Die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen:
   am 1. November die Bahnstrecke Merzweiler-Walburg-Selz . . . . 34,81 km
   „ 1. November die Bahnstrecke Münster-Metzeral (Fortsetzung der Linie Colmar-Münster) . . . . 5,62 „
   zusammen 40,43 km
8. Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München:
   am 1. Dezember die Forster Stadtbahn (schmalspurig) . . . . 17,00 km
9. Die Oldenburgischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Januar die Strecke Ellenserdamm-Bockhorn . . . . 5,43 km
   „ 1. Mai die Strecke Varel-Bramloge . 7,63 „
   „ 15. Mai die Strecke Varel-Varelerhafen 1,60 „
   „ 1. November die Strecke Bockhorn-Grabstede . . . . 2,89 „
   „ 1. Dezember die Strecke Borgstede-Bockhorn . . . . 7,00 „
   (Theilstrecken der sogen. Vareler Ringbahn)
   zusammen 24,55 km
10. Die Osthavelländischen Kreisbahnen:
   am 13. Dezember die Strecke Nauen-Ketzin 16,30 km
11. Die Preussischen Staatseisenbahnen[2]) und zwar:
   a) die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona[3]):
   am 1. Mai die Strecke St. Margarethen-Brunsbüttel . . . . 6.83 „
   b) die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin[4]):
   am 1. Oktober die Strecke Schönholz-Velten (Theilstrecke der Nebenbahn Schönholz-Kremmen) . . . . 21,36 „
   „ 20. Dezember die Strecke Velten-Kremmen (Endstrecke der Nebenbahn Schönholz-Kremmen) . . . . 11,90 „
   zusammen 33,26 km
   c) die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau:
   am 1. Mai die Strecke Glambach-Wansen (Theilstrecke der Nebenbahn Strehlen-Grottkau) . . . . 5,74 km
   am 1. November die Nebenbahn Ottmachau-Landesgrenze bei Heinersdorf . . . . 13,90 „
   zusammen 19,64 km
   d) die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg[5]):
   am 1. September die Strecke Marienburg-Miswalde-Maldeuten . . . . 55,49 km
   „ 1. September die Strecke Elbing-Miswalde-Osterode . . . . 75,93 „
   „ 1. November die Strecke Pillkallen-Rautenberg (Theilstrecke der Nebenbahn Ragnit-Pillkallen) . . . . 18,86 „
   „ 25. Oktober bezw. 1. November die Strecke Fordon-Culmsee (Fortsetzung der bisher als Nebenbahn betriebenen Linie Bromberg-Fordon)[6]) . . . . 33,94 „
   zusammen 184,22 km
   e) die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld[7]):
   am 1. Juli die Strecke Marienheide-Gummersbach (Theilstrecke der Nebenbahn Brügge-Dieringhausen) . . . . 8,20 km
   „ 2. bezw. 15. August die Strecke Arolsen-Corbach (Theilstrecke der Nebenbahn Warburg-Corbach) . . . . 18,90 „
   „ 1. Oktober die Strecke Gummersbach-Dieringhausen (Endstrecke der Nebenbahn Brügge-Dieringhausen) . . . . . . 5,70 „
   zusammen 32,80 km
   f) die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt:
   am 25. Januar die Strecke Steinbach-Hallenberg-Zella St. Blasii (Reststrecke der Nebenbahn Schmalkalden-Zella St. Blasii) . . . . 13,18 km
   „ 6. November die Strecke Floh-Seligenthal-Kleinschmalkalden (Reststrecke der Nebenbahn Schmalkalden-Kleinschmalkalden) . . . . 4,21 „
   zusammen 17,39 km
   g) die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover:
   am 1. Mai die Verbindungsbahn zwischen den Bahnlinien Hannover-Nordstemmen und Nordstemmen-Hildesheim (Barnten-Kl.-Escherde) . . . . 3,80 km
12. Die Sächsischen Staatseisenbahnen[8]):
   am 19. Juni die bei dem Personenhaltepunkt Seidau der Strecke Bautzen-Königswartha abzweigende Industriebahn im Spreethal[9]) . . . . 2,24 km
   „ 1. Dezember die schmalspurige Linie Herrnhut-Bernstadt (Abzweigung der Linie Löbau-Zittau) . . . . 10,09 „
   „ 1. Dezember die schmalspurige Linie Hetzdorf-Eppendorf . . . . 9,79 „
   „ 7. Dezember die Strecke Waldheim-Rochlitz . . . . 20,65 „
   „ 16 Dezember die schmalspurige Strecke Saupersdorf-Wilzschhaus (Abzweigung der Linie Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf) . . . . 24,29 „
   zusammen 67,06 km
13. Die Strausberger Eisenbahn-Aktiengesellschaft:
   am 17. August die Strecke Strausberg Stadt-Strausberg Ostbahnhof . 6,20 km
14. Die Württembergischen Staatseisenbahnen:
   am 1. Oktober die Strecke Honau-Münsingen (Fortsetzung der Nebenbahn Reutlingen-Honau) . . . . 23.48 km
15. Die Lokalbahn- Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter:
   am 22. Dezember die schmalspurige Lokalbahn Rhein (Schiffbrücke bei Rheinau) -Ettenheimmünster . . . . 15,9 km

---

[1]) Die Marktgemeinde Weiler, der die Konzession zum Bau und Betrieb einer vollspurigen Lokalbahn von Röthenbach nach Weiler am 21. Mai 1891 auf Grund der Königlichen Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, ertheilt wurde, betreibt ihre Bahn auf eigene Rechnung.

[2]) Am 1. Mai ist auf der Strecke Münster-Gronau (Direktionsbezirk Köln — rechtsrh.) der Nebenbahnbetrieb eingeführt worden. Die zum Direktionsbezirk Magdeburg gehörige, am 1. Oktober 1892 für den Güterverkehr eröffnete, 8,10 km lange Strecke Unseburg-Förderstedt (Schlussstrecke der Linie Etgersleben-Förderstedt) ist am 1. Oktober für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

[3]) Die neue Eisenbahnbrücke über die Norderelbe bei Hamburg ist am 16. Oktober dem Betriebe übergeben worden.

[4]) Das zweite Geleis ist in Betrieb genommen worden: am 17. April auf der Strecke Lauban-Langenöls, am 17. Juli bezw. 1. Oktober auf der Strecke Liegnitz-Königszelt.

[5]) Am 22. April ist auf der Strecke Jablonowo-Allenstein-Vorstadt das zweite Geleis in Betrieb genommen worden.

[6]) Die Gesammtstrecke Bromberg-Culmsee wird seit dem 1. November als Vollbahn betrieben. Mit der Inbetriebnahme der Vollbahnstrecke Fordon-Culmsee ist die darin liegende grosse Eisenbahn- und Strassenbrücke über die Weichsel bei Fordon (1 325 m) zur Eröffnung gelangt.

[7]) Auf der Bahnstrecke Barmen-Wichlinghausen-Hattingen ist am 1. Juli der Vollbetrieb eingeführt worden.

[8]) Die schmalspurige Pressnitzthalbahn (Wolkenstein-Jöhstadt) ist durch den Bau einer 1,38 km langen Verbindungsbahn bis in die Nähe der Sächsisch-Böhmischen Landesgrenze weitergeführt.

[9]) Von dieser Strecke sind 0,91 km Privatanschlussbahn.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 395 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 460 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzung des § 126 der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Epilog zur Eisenbahnenquete.

Der Verlauf dieser Enquete (Nr. 12 S. 104 d. Ztg.) gestaltete sich, dank der streng objektiven und konzilianten Haltung, welche sowohl die Vertreter des Handels- und Gewerbestandes und der Landwirthschaft als der Eisenbahnen bethätigten, zu einem ebenso sachlich interessanten als ergebnissreichen. Nur infolge der knappen Form, welche sich sämmtliche Redner bei ihren Ausführungen auferlegten, ist es möglich geworden, das massenhafte Material an Beschwerden und Anträgen zu bewältigen. Ueber die Ergebnisse der Enquete liegt ein offizieller Bericht vor, dem wir das Folgende entnehmen:

Die Enquete war eine ergebnissreiche, da von allen Seiten das grösste Entgegenkommen an den Tag gelegt wurde. In der weitaus überwiegenden Mehrzahl der erörterten Fragen wurde eine vollständige Uebereinstimmung in den Anschauungen der vertretenen Interessengruppen herbeigeführt, welche in einer Reihe von einstimmig gefassten Beschlüssen der Enquete zum Ausdruck gelangt ist. Dies gilt namentlich von jenen 4 Punkten, welche als die wichtigsten unter den erhobenen Beschwerden an der Spitze des Referates der Wiener Handelskammer erscheinen. Es wurde nämlich hinsichtlich der viel umstrittenen Frage der Routenvorschrift und des damit im engsten Zusammenhange stehenden Wunsches der nachträglichen Anwendung billigerer Tarife eine Fassung der Zusatzbestimmungen erzielt, welche den Wünschen der Geschäftswelt in weitgehendem Maasse Rechnung trägt. Weiter wurde der einmüthigen dringenden Beschwerde, betreffend die einjährige Frist für die Geltendmachung von Portoreklamationen, durch die Anerkennung des Prinzipes abgeholfen, dass in dieser Frist die vom Reklamanten nachzuweisende Zeit vom Tage einer bei der Eisenbahnverwaltung schriftlich vorgebrachten Reklamation bis zum Tage der Zustellung des ersten meritorischen Bescheides an den Reklamanten nicht eingerechnet wird, wobei die von der Geschäftswelt angestrebte Erleichterung erreicht wurde, dass von der Beibringung des Original-Frachtbriefes eventuell Umgang genommen werden kann. Ferner wurde, entsprechend den Wünschen der Geschäftswelt, die Zulassung nachträglicher Dispositionen in der Bestimmungsstation anerkannt. Die Bahnen haben die Zusage gegeben, solche Dispositionen auch über die ursprüngliche Bestimmungsstation hinaus, sowie nach seitwärts gelegenen Stationen anzunehmen. Ebenso wurde ein wesentliches Gravamen — die Einhebung des zehnfachen Frachtunterschiedes bei Wagenüberlastungen — durch das Zugeständniss der Bahnen behoben, diesen Zuschlag auf den dreifachen Frachtunterschied herabzusetzen. Der durch die Enquete herbeigeführte Meinungsaustausch hat demnach in den wichtigsten Beschwerdepunkten zu einer Ausgleichung der Gegensätze geführt, welche im Verein mit den besonders am Schlusse der Enquete übereinstimmend zum Ausdruck gelangten Dankesäusserungen durch Vertrauenskundgebungen für die Regierung und insbesondere den Handelsminister einen überaus befriedigenden Erfolg der dem Gegenstande zugewendeten Bemühungen darstellt, dessen Tragweite namentlich auch in der Wiederherstellung normaler geschäftsfreundlicher Beziehungen zwischen den Verkehrsanstalten mit dem Publikum hervortreten wird.

Behandlung von Frachterstattungs-Ansprüchen aus dem Gesichtspunkte der Verjährung.

Die diesjährige Nr. 15 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." enthält einen Erlass des K. K. Handelsministeriums vom 25. Januar d. J., mit welchem den Bahnverwaltungen die von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Eisenbahnen für ihren internen Dienstbereich herausgegebenen „Grundsätzlichen Bestimmungen über die Behandlung von Frachterstattungs-Ansprüchen aus dem Gesichtspunkte der Verjährung" für den Civilverkehr bekannt gegeben wird. Das Ministerium hat den Bahnverwaltungen anheimgestellt, im analogen Sinne eine vorläufige Anweisung an ihre unterstehenden Organe herauszugeben. Gleichzeitig wurde bemerkt, dass, wenn einige Bahnverwaltungen einzelnen Versendern zugesagt haben, im Falle eines Rechtsstreites von der Einrede der Verjährung unter bestimmten Voraussetzungen keinen Gebrauch machen zu wollen, ein derartiges Zugeständniss, sofern dasselbe nicht allen Versendern gleichmässig eingeräumt wird, vom Standpunkte der gebotenen Vermeidung persönlicher Begünstigungen gewichtige Bedenken wachrufen müsste.

Diese grundsätzlichen Bestimmungen behandeln: 1. den Eintritt der Verjährung; 2. die Einwendung der Verjährung vor Gericht und 3. Allgemeine Bestimmungen für die administrative Behandlung im eigenen Wirkungskreise. Die wichtigsten der in dieser umständlichen Vorschrift enthaltenen Bestimmungen sind:

Bei Reklamationen über Frachtdifferenzen, die aus einem Frachtvertrage nach dem alten Betriebsreglement herrühren, wird die dreijährige Verjährungsfrist aufrechterhalten, sofern die Sendungen nur auf den Linien der Staatsbahnen gelaufen sind. Kommt das Frachtgut dabei auch auf die Linien einer anderen Bahn, dann bedarf es auch der Zustimmung der betheiligten Bahnen. Für Sendungen aus Ungarn sind, wenn sie im direkten Verkehr abgefertigt wurden, die Reklamationen zurückzuweisen, bei Sendungen ungebrochenen Verkehrs ist die Reklamation nur für die auf den Oesterreichischen Linien entfallende Frachtquote zu berücksichtigen. Bei Reklamationen, die schon nach dem neuen Betriebsreglement, also mit nur einjähriger Verjährungsfrist zu behandeln sind, soll die Verjährung während des administrativen Verfahrens gehemmt werden. Bei Geltendmachung von Ersatzansprüchen bei Gericht soll bei Klagen, denen nach den oben angeführten Bestimmungen eine Reklamationsfrist von 3 Jahren eingeräumt wurde, die aber in dieser Frist bei den Bahnen nicht anhängig gemacht wurden, die Einwendung der Verjährung erfolgen. Im übrigen sind Reklamationen nach dem neuen Betriebsreglement, die erst nach Ablauf der Verjährungsfrist bei der Bahnverwaltung erhoben wurden, dessenungeachtet nicht zurückzuweisen, sondern meritorisch zu erledigen.

Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Unternehmer für Erbauung von Lokalbahnen Victor Noback in Prag für eine normal- eventuell schmalspurige Lokalbahn von der Station Pardubitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft oder Rossitz der Oesterreichischen Nordwestbahn nach der Station Königstadtl der Böhmischen Kommerzialbahnen;

b) der Kommanditgesellschaft für Eisenbahnbau Lenz & Comp. in Stettin (Preussen) für eine normalspurige Lokalbahn vom Bahnhofe der Mährisch-Schlesischen Centralbahn in Troppau bis zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Piltsch;

c) dem Karl Smetana, Civilingenieur in Wien, für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Prachatitz der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz nach Wallern, sämmtlich auf die Dauer eines Jahres.

Markirung der Schienen; Prämien für die Auffindung von Schienengebrechen.

Anlässlich einer Entgleisung infolge eines Schienenbruches hat die K. K. Generalinspektion die Verwaltungen der Privatbahnen aufmerksam gemacht, dass bei einer und derselben Bessemer Charge durch den rapiden Verlauf dieses Hüttenprozesses usw. das Material einer und derselben Charge, ja selbst eines und desselben Ingots nicht vollständig gleiche Eigenschaften zeigt. Es währe daher wünschenswerth, nach Konstatirung eines Schienenbruches sofort sämmtliche 30 bis 50 Stück Schienen der betreffenden Charge aus den Hauptgeleisen der Schnellzugsstrecke entfernen zu können und dieselben in dafür geeigneten Stationsgeleisen einer strengen Beobachtung zu unterziehen; dies wäre aber nur dann möglich, wenn jede Schiene die Nummer der betreffenden Charge des Hüttenprozesses in deutlicher und stets erkennbarer Weise trägt. Die Verwaltungen werden daher eingeladen, den von zwei derselben bereits früher eingeführten Vorgang zu beachten, dass jede zur Uebernahme gelangende Schiene, sofort und nachdem dieselbe die Walzenstrasse passirt hat und im glühenden Zustande mittelst der Kreissäge auf die richtige Länge geschnitten wurde, mit der Chargennummer des Hüttenprozesses versehen zu lassen. Es wird auch auf die infolge der längeren Dauer des Hüttenprozesses erfahrungsgemäss grössere Gleichförmigkeit und Verlässlichkeit des Martin-Flussstahles hingewiesen, welchem Material für Schienen, die in Schnellzugs- oder Gebirgsstrecken verlegt werden sollen, der Vorzug einzuräumen wäre.

Endlich würde eine möglichst hohe und dem Entdecker im kürzesten Wege einzuhändigende Prämie für die Auffindung von sicherheitsgefährlichen Gebrechen: Schienenbrüchen, Radreifenbrüchen, lose gewordenen Radreifen usw. einen kräftigen Ansporn für das Personal bilden, welche Prämiirung

von mehreren Privatbahnen und der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen längst eingeführt wurde; von letzterer wird für die Entdeckung eines lose gewordenen Radreifens oder Rades, sowie eines gebrochenen oder angebrochenen Radreifens der Lokomotiven, Tender und Wagen bei rechtzeitiger Konstatirung: a) bei den verkehrenden Schnellzügen 10 fl.; b) bei den verkehrenden Personen-, gemischten und Lokalzügen 5 fl. und für die Entdeckung eines Schienenbruches 2 fl. Prämie ausbezahlt. Auch die Entdeckung derartiger Gebrechen anlässlich der Reparatur des Fahrzeuges ist zu prämiiren. Die Bahnverwaltungen wollen bis zum 1. März d. J. die diesfalls getroffenen Maassnahmen zur Kenntniss der K. K. Generalinspektion bringen.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

In den letzten Sitzungen fast aller, am Ende ihrer diesjährigen Session angelangten Landtage wurden Eisenbahnangelegenheiten betreffende Anträge gestellt bezw. diesfällige Beschlüsse gefasst. Von letzteren, sowie von den blos zur Kenntniss genommenen Berichten sind folgende hervorzuheben:

Der Mährische Landtag beschloss, die Regierung zu ersuchen, thunlichst bald die Verstaatlichung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn vorzunehmen und auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft dahin einzuwirken, dass zwischen Prerau und Brünn ein Eilzug oder beschleunigter Personenzug eingelegt werde und der Nordosten des Landes überhaupt eine bessere Verbindung mit Brünn und Olmütz erhalte.

Die Petition des Komitees der projektirten Eisenbahn Grulich-Hochstein um Zusicherung der für die Normalspurbahn in Aussicht gestellten Subvention auch für die schmalspurige Anlage dieser Eisenbahn wurde zurückgewiesen.

Ferner wurden folgende Subventionen für Eisenbahnbauten bewilligt, und zwar: für die Linie Ottrokowitz-Wisowitz 62000 fl., für die Linie Littau-Policka 18000 fl., für die Linie Olbersdorf-Hotzenplotz 65000 fl. und, falls sie schmalspurig ausgeführt würde, 54600 fl., für die Linie von der Nordbahnstation Auspitz zur Stadt Auspitz 17000 fl., für die Linie Römerstadt-Rabersdorf 87500 fl. und für die normalspurige Lokalbahn von Budwitz nach Jamnitz eine Subvention im Maximalbetrage von 55000 fl.

Endlich wurde der Bericht des Kommunikationsausschusses in der Angelegenheit des Donau-Oderkanals erstattet und wurde der Antrag angenommen, die Regierung abermals aufzufordern, die Prüfung des Kanalprojektes mit thunlichster Beschleunigung durchzuführen und dem Reichsrathe baldigst einen Gesetzentwurf wegen Sicherstellung des Baues vorzulegen. Der Mährische Landtag erklärt neuerdings seine Bereitwilligkeit, diese für das Reich wie für das Land Mähren so überaus wichtige Unternehmung nach Zulässigkeit seiner finanziellen Mittel materiell zu unterstützen.

Der Schlesische Landtag bewilligte eine Reihe von Subventionen. Für den Fall des Baues der Linie Benisch-Kriegsdorf und Troppau-Wigstadtl wurden Beträge zugesichert.

Im Oberösterreichischen Landtage wurde das Ansuchen der Steyrerthalbahn-Gesellschaft um einen Beitrag von 121000 fl. und um Uebernahme des zehnten Theiles der Stammaktien zum Ausbau der Steyrerthalbahn bis Klaus abgewiesen und blos die Bereitwilligkeit ausgesprochen, dieses Projekt von landeswegen zu unterstützen, wenn die Vorbedingung der Aufbringung eines gewissen Theiles des Baukapitales erfüllt würde.

Im Kärntnerischen Landtage wurde die vom Komitee zur Förderung des Tauern-Predilbahnprojektes eingebrachte Denkschrift der Regierung zur wohlwollenden Würdigung abgetreten und der Betrag von 100000 fl. zur Uebernahme der Stammaktien und der zu erbauenden Lokalbahn Klagenfurt-Kirschentheuer bewilligt.

Der Vorarlberger Landtag beschloss, bezüglich der Lokalbahn Bregenz-Bezau, der Landesfonds solle sich an der Finanzirung dieser Bahnlinie mit 110000 fl. Stammaktien unter der Bedingung betheiligen, dass der Staat für drei Viertel der Herstellungskosten die Zinsengarantie übernehme und dass weder das Land noch die Gemeinden zur Deckung etwaiger erhöhter Baukosten oder allfälliger Betriebsdefizite herangezogen werden.

Im Niederösterreichischen und Böhmischen Landtage wurden mehrere noch nicht zur Beschlussfassung gelangte Eisenbahnfragen diskutirt, worüber wir demnächst berichten.

Konstituirung des Galizischen Landes-Eisenbahnrathes.

Derselbe trat unter Vorsitz des Landmarschalls Fürsten Sanguszko zusammen. Die Versammlung bezeichnete es als nothwendig, ein Programm für den Ausbau des Galizischen Lokalbahnnetzes festzustellen, und wählte ein Subkomitee, welches die vorgelegten 7 Lokalbahnprojekte eingehend prüfen soll.

Güteravisirung durch die Rohrpost.

Nach der ungeändert gebliebenen Bestimmung des Betriebsreglements beginnt die lagerfreie Zeit eines Gutes in dem Augenblicke, als die Eisenbahn das Aviso der Post übergibt. Für Güter, die von den Parteien selbst abzuladen sind, wird nur eine Frist von 3 Stunden von dem Zeitpunkte der Uebergabe an die Post zugestanden, von welcher angefangen die Entladefrist, bezw. das Wagenpönale in Anrechnung gebracht wird. Ungeachtet der Beschleunigung, womit die Post die rekommandirten Avisi zustellte, war es doch unvermeidlich, dass selbst bei ordnungsgemässer Zustellung der Avisi entweder schon die ganze oder zumindest der grösste Theil der lagerzinsfreien Zeit des Gutes verstrichen war, ehe der Adressat überhaupt von dem erfolgten Anlangen desselben nachweislich verständigt war. Diesem Uebelstande wird die Postverwaltung dadurch entgegentreten, dass sie in Wien diese Avisi, die einer entsprechenden Neuadjustirung unterzogen werden, auf pneumatischem Wege, rekommandirt, und ohne eine höhere Gebühr als die bisherige Portogebühr von 3 kr. einzuheben, zur Zustellung bringt. Die mit Handelsministerialerlass vom 15. Juni 1891 eingeführte telephonische Avisirung gestattete nicht eine weitgehende Ausbreitung, wies in der Praxis viele Uebelstände auf, unter denen der Mangel eines schriftlichen Nachweises der erfolgten Avisirung nicht der unbedeutendste war.

Tarifherabsetzung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die Regierung hat an diese Bahngesellschaft eine Aufforderung gerichtet, mit Rücksicht auf das Erträgniss des Jahres 1892, welches den Aktionären eine Verzinsung von mehr als 100 fl. per Aktie geboten hat, eine neuerliche Ermässigung der Gütertarife eintreten zu lassen. Der Erlass stützt sich auf die Bestimmung der Konzessionsurkunde, wonach die Regierung, wenn das Erträgniss der Nordbahn 100 fl. per Aktie übersteigt, berechtigt ist, eine Tarifreduktion zu verlangen. Von dieser Berechtigung hat die Regierung gegenüber der Nordbahn bereits dreimal, zuletzt im Jahre 1892, Gebrauch gemacht. Der gegenwärtige Erlass fordert die Gesellschaft auf, Vorschläge bezüglich der Ermässigung der Gütertarife zu erstatten.

Die Nordbahn hat in einer Eingabe an die Regierung für verschiedene Wagenladungsgüter, mit Ausnahme von Kohle, deren Tarif in den letzten Jahren wiederholt ermässigt wurde, eine Herabsetzung der Frachtsätze beantragt. Dieselben beziehen sich auf Cement, Eisen, Spiritus, Viehsalz u. dergl. Mit diesen Herabsetzungen wird nicht nur den Wünschen der Interessenten entgegengekommen, sondern es werden auch die wesentlichsten Ungleichheiten beseitigt werden, welche zwischen den Tarifen der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Nordbahn bestehen.

Beschränkung des Vorverkaufes der Zonenkarten für den Lokalverkehr der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Mit 1. März d. J. wird der bisher bestandene Vorverkauf von Zonenkarten für die ersten 5 Zonen aufgehoben. Auch werden die Zonenkarten in Hinkunft nur für eine Richtung und für eine Strecke Gültigkeit haben. Diese Beschränkungen werden mit der Nothwendigkeit einer schärferen Kontrole begründet. Ausgenommen von dieser Einführung bleiben die Lokalstrecken Wien (Westbahnhof)-Eichgraben, Wien (Westbahnhof)-Kaiser-Ebersdorf, Hütteldorf-Unter-Hetzendorf und Wien (Franz Josefbahnhof)-Greifenstein, rücksichtlich welcher Strecken die Zonenfahrkarten noch mit Gültigkeit für die Fahrt in der einen oder andern Richtung ausgegeben werden und der Vorverkauf beibehalten wird.

Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.

Der Wiener Bankverein hat als Leiter eines Syndikats dieser Aktien für Rechnung desselben und gleichzeitig für Rechnung der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich 25000 Stück Aktien der Betriebsgesellschaft an ein Französisches Syndikat begeben. Die Aktien sollen demnächst an den Börsen in Wien, Paris und Berlin zur amtlichen Notirung gebracht werden.

4,5 % Prioritäten der Ungarischen Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Oesterreichische Länderbank legte am 15. d. Mts. 5,32 Millionen Gulden 4,5 % Prioritäten der Ungarischen Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft (s. Nr. 12 S. 108 d. Ztg.) zur öffentlichen Subskription auf. Der Subskriptionspreis beträgt 99 %. Die Ungarische Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft wurde nach dem Muster der Frankfurter Eisenbahn-Rentenbank gegründet. Die Gesellschaft erwirbt oder belehnt Prioritätsaktien oder

Obligationen der von ihr zu finanzirenden Lokalbahnen und emittirt dafür eigene Obligationen bis zur Höhe des Ankaufspreises oder Belehnungsbetrages der Titres von Lokalbahnen. Die Ungarische Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft ist nun das erste Mal zur Emission von Obligationen geschritten. Die gegenwärtige Emission von 5,32 Millionen Gulden erfolgt auf einer Unterlage von 8,59 Millionen Gulden Prioritätsaktien, sodass die 4,5 % Obligationen mit 60 % überdeckt sind. Ausserdem haften für die Verzinsung und Amortisation dieser Obligationen das mit 2 Millionen Gulden eingezahlte Aktienkapital, sowie die Reserven der Gesellschaft. Die Obligationen der Ungarischen Lokaleisenbahn - Aktiengesellschaft lauten auf Kronenwährung; sie geniessen die Pupillarsicherheit und die Befreiung von jedem Steuer- und Gebührenabzuge. Bei dem Subskriptionskurse von 99 % verzinst sich das Kapital der 4,5 % Obligationen mit 4,54 %.

Umgestaltung einer Haltestelle in eine Station.

Die auf der Strecke Püspök - Ladany - Grosswardein vor der Station Saap der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gelegene Haltestelle B a r a n d wurde in eine Station gleichen Namens für den gesammten Eil- und Frachtenverkehr umgestaltet. Selbstverständlich bleibt der Personen- und Gepäckverkehr wie bisher aufrecht. Von demselben ist vorläufig die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren und solchen Gütern ausgeschlossen, welche die Anwendung besonderer Verlademittel erheischen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ermässigung des Wiener Bankzinsfusses um 0,5 % und die Aufhebung der Sistirung der Getreideaufnahmen in Russland für Oesterreich einerseits, dagegen das Verbot der Borstenvieheinfuhr von Bielitz - Biala und Wiener - Neustadt nach Deutschland und der schwache Kohlentransport infolge der milden Witterung andererseits bewirkten eine schwankende Haltung der Börse. Letzterem Umstande ist die Vernachlässigung der Böhmischen Bahnen zuzuschreiben; nur Nordwestbahn (225,75) und Elbethalbahn (244) waren wegen ihrer günstigen Jahresabschlüsse beachtet. Staatsbahn (312.50) und Südbahn (109,25) wurden stark realisirt; Nordbahn (2925) behaupteten sich trotz des Kohlenstrikes in Ostrau. Die 5 % Prioritäten der Nordwestbahn (109,30) und der Südbahn (126,40) waren infolge von Konvertirungsgerüchten berücksichtigt. Endlich ist noch zu erwähnen, dass die Februarfälligkeiten 26,3 Millionen an Kuponseinlösungen und 10,1 Millionen an Kapitalsrückzahlungen betragen, wovon ein Theil der Börse zufliessen dürfte.

Aus Russland.

Bahneröffnungen im IV. Vierteljahre 1893.

Im November und Dezember 1893 wurden folgende Bahnstrecken (Gesammtlänge 1 439 W.) dem Betriebe übergeben:

am 6. November die Linie Beslan - Petrowsk der Wladikawkasbahn	250	W.
„ 8. November die Strecke Uwarowo-Balaschew der Tambow-Kamyschinlinie (Rjäsan-Uralsk)	88	„
„ 12. November die Strecken Mohilew-Lipkany und Oknitza-Bjelzi der Nowosielitza-Zweigbahn, der Südwestbahn gehörig 126 + 82 . .	208	„
„ 16. November die schmalspurige Zufuhrbahn Koronewo-Ssudschi der Kiew-Woroneschbahn (für den Personenverkehr) und Zweigbahn Kruty-Pirjatin 102 + 38 W.	140	„
„ 19. November die Zweigbahn Karabanow zur Stadt Kirschatsch der Moskau-Jaroslawbahn	20,70	„
„ 3. Dezember die Theilstrecke Lipkani-Nowosielitza der Nowosielitzabahn (Südwestbahn)	40,10	„
„ 21. Dezember (1. Januar 1894 n. St.) die Zweigbahnen Kruty - Tschernigow	76	„
und Korenowo-Sudscha	38	„
der Kiew - Woroneschbahn;		
„ 22. Dezember die Strecke Sasowo-Swjaschsk der Linie Rjäsan-Kasan (Moskau-Kasan) . .	578	„

Theilung des Netzes der ehemaligen Donez-Eisenbahn.

Die Centraldirektion der Russischen Staatseisenbahnen bringt zur Kenntniss, dass vom 1./13. Januar a./n. St. d. J. die Theilstrecken der ehemaligen Donez - Eisenbahn: Popasnaja-Lissitschansk, Kramatorskaja-Warwaropolje, Stupki-Bachmut und Konstantinowka - Jassinowataja dem Dienstbereiche der Kursk - Charkow - Asower Eisenbahn und die Theilstrecken: Warwaropolje - Swerewo, Lugansk - Debalzewo - Jassinowataja, Chazepetowka-Nikitowka, Jassinowataja-Mariupol und Krinitschnaja-Chanschenkowo dem Dienstbereiche der Ekaterinen-Eisenbahn zugewiesen wurde. In Angelegenheiten, welche die ehemalige Donez-Eisenbahn betreffen, ist sich somit an die Betriebsverwaltungen der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn in Charkow und der Ekaterinen-Eisenbahn in Ekaterinoslaw zu wenden.

Südwestbahn: Auflassung der Zweigbahn nach Reni.

Ein gegenwärtig im Amtsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten publizirter Allerhöchster Erlass vom 11. Juli 1893 gestattet der Südwestbahngesellschaft die 4,453 Werst lange Zweigbahn nach Reni, die von der zur Donau führenden Theilstrecke abzweigt, abzutragen und die gewonnenen Materialien, soweit die Südwestbahnen von denselben nicht Gebrauch machen können, zu verkaufen. Diese Genehmigung ist an die Bedingung geknüpft, dass die Gesellschaft auf Forderung der Regierung die Zweigbahn sofort wieder herzustellen hat und dass der der Gesellschaft gehörige Grund und Boden durch Grenzpfähle abgesteckt werde und dadurch für alle Zeit kenntlich bleibe.

Irgend welche für diese Verfügung maassgebenden Beweggründe sind in dem Amtsblatt nicht gegeben.

Westsibirische Eisenbahn: Station Chabarowsk.

Mittelst Allerhöchsten Befehles vom 21. Oktober 1893 ist die Stadt Chabarowka (Westsibirien am Amurfluss) umbenannt worden in C h a b a r o w s k. Dementsprechend wird auch die gleichnamige Eisenbahnstation der im Bau begriffenen Westsibirischen Eisenbahn umbenannt.

Baumpflanzensendungen.

Ein Erlass des Ministers der Verkehrsanstalten vom 15. November 1893 Nr. 18 326 gestattet für Sendungen der Kronsforstereien, bestehend aus jungen Bäumen sowie auch Samen zu Baumpflanzungen, die Eisenbahnfracht und den Betrag der Nebengebühren nachnehmen zu dürfen. Gehen diese Sendungen zu Grunde, oder wird im Falle der Nichtabnahme seitens des Adressaten die Sendung verkauft, ohne dass aus dem Erlös die gestundeten Beträge voll gedeckt werden können, so ist die absendende Forstverwaltung zur Zahlung der ganzen resp. des fehlenden Restes der Fracht verpflichtet.

Ministerialerlasse.

Ein Erlass des Ministers der Verkehrsanstalten vom 6. November 1893 Nr. 17 691 ordnet an, dass die Bahnverwaltungen den Forderungen von Gerichtspersonen, die amtlich veranlasst sind, auf einer Station den Zug zu verlassen, verpflichtet sind, Folge zu geben, selbst dann, falls für den Zug fahrplanmässig kein Aufenthalt vorgesehen ist.

Durch Erlass des Ministers der Verkehrsanstalten vom 25. November 1893 Nr. 19 066 wird der § 6 der Regeln über die Unterhaltung und Benutzung des rollenden Inventars dahin geändert, dass den Bahnen gestattet wird, zu Heizern auch solche Personen zu verwenden, welche nicht die Forderung des § 6 erfüllt haben, d. h. nicht mindestens 1 Jahr als Schlosser in den Werkstätten beschäftigt gewesen sind.

Die gleiche Aufgabe, nämlich zu Zeiten besonders starken Verkehrs möglichst zulässige Erleichterung zu gewähren, haben auch die Erlasse vom selben Tage Nr. 19 069, der gestattet, dass die Lokomotivkessel mittelst Wasserdrucks zu solchen Zeiten erst nach 5 jähriger Benutzung geprobt zu werden brauchen und Nr. 19 068, der gestattet, dass die Bandagen der Lokomotiven bis auf die Dicke, wie sie für die Sommerperiode zulässig ist, auch für die Wintermonate abgenutzt sein dürfen.

Alle drei Erlasse haben zunächst nur Gültigkeit bis zum 1. Juni d. J.. Ob dieselben zur Erhöhung der Betriebssicherheit beitragen werden, scheint aber doch eine grosse Frage zu sein. Zweifellos geht aus den Erlassen aber hervor, dass die Bahnen Russlands nicht genügend mit Lokomotiven versorgt sind, um einerseits einem lebhafteren Verkehre zu genügen und andererseits den als nothwendig erkannten technischen Vorschriften zu genügen. Wenn solche Maassregeln schon nothwendig werden in Anlass eines gesteigerten Herbstverkehrs, wie werden sich dann wohl die Verhältnisse zu Zeiten gestalten, in denen thatsächlich grosse Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Bahnen gestellt werden müssen?

Transkaukasische Bahn: Tschiatursche Zweigbahn.

Die Hoffnungen, welche man an den Bau der Tschiaturschen Zweiglinie der Transkaukasischen Bahn zur Zeit der Projektirung und auch noch bei der Betriebseröffnung derselben hegte, scheinen leider nicht in Erfüllung zu gehen, denn die Erwartung, dass die Bahn die Manganerze, die dort in grossen Mengen liegen, transportfähig machen würde, wodurch dieselben billiger werden sollten, scheint nicht zuzutreffen.

Die Tschiatursche Zweiglinie kann nämlich nicht mehr als 4 Millionen Pud dieses Erzes im Jahre befördern, so dass jährlich noch immer etwa 4 Millionen Pud dem theuren

Transport mit der Achse unterworfen sind, von dem bisherigen Konsum von 8 Millionen Pud, von einer Steigerung der Ausnutzung jener reichen Läger kann daher keine Rede sein, so lange die Transportfähigkeit der Bahn nicht wesentlich erhöht wird.

Eisbahn von Ssaratow nach Pokrowskaja.

Ueber das Eis der zugefrorenen Wolga ist von Ssaratow zur Vorstadt Pokrowskaja, dem Ausgangspunkte der im Bau befindlichen Pokrowski-Ural-Eisenbahn, ein Schienengeleis gelegt. Der Versuch des Befahrens dieser Strecke auf dem Eise ist gelungen und lässt hoffen, dass auch im künftigen Winter ein ununterbrochener Eisenbahnverkehr mit dem Gebiete jenseits der Wolga hergestellt werden kann.

Allerdings wird damit nicht sehr viel gewonnen, denn die Strecke der Uralsker Bahn jenseits der Wolga hat bekanntlich eine schmälere Spurweite als die Strecke von Kamyschin bis Rjäsan. Immerhin kann für 2—3 Wintermonate der Fuhrwerktransport erspart werden, was dem Verkehr zu statten kommen wird.

Projektirte Eisenbahnen in Transkaukasien.

Der Hauptverwaltende des Kaukasus befindet sich gegenwärtig in St. Petersburg und sucht darum nach, dass in Transkaukasien ein Eisenbahnnetz gebaut und die grosse Landfläche bei Nina-Kor an der Türkischen Grenze bewässert werde.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Es verlautete in letzter Zeit, die Jura-Simplonbahn wolle zur Tilgung der ihr auferlegten Einlagen in die Hilfs- und Pensionskasse im Betrage von 3 500 000 Frcs. die Erträgnisse der nächsten Jahre verwenden, statt die Tilgung auf eine Reihe von Jahren zu vertheilen. Würden die Erträgnisse in diesem Sinne verwendet, so erhielten die Prioritätsaktien während dieser Zeit keinen Zins. Nun befindet sich aber der grössere Theil dieser Aktien im Besitze der Eidgenossenschaft. In der Dezembersession kam denn auch diese Eventualität im Ständerathe bereits zur Sprache und wurde diesen Absichten der Bahn scharf entgegengetreten. Es wurde auch dargethan, dass der Bundesrath anderen Bahnen zur Tilgung derartiger Defizite längere Frist einräume, und dass es bei der Jura-Simplonbahn nicht anders gehalten werden solle, indem die Deckung jener 3 500 000 Frcs. innerhalb 12 bis 15 Jahren geschehen könne. Es wurde entschieden erklärt, dass dieser den anderen Bahnen gegenüber eingenommene Standpunkt auch bei der Jura-Simplonbahn zur Geltung gebracht werde.

Nordostbahn.

In seiner Sitzung vom 31. Januar d. J. stellte der Verwaltungsrath der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft den Voranschlag der Betriebsrechnung für 1894 fest. Die Hauptziffern sind: Ueberschuss der Betriebseinnahmen 8 251 105 Francs, Ueberschuss der Gesammteinnahmen 10 935 834 Frcs. Zur Verfügung der Aktionäre (26 000 000 Prioritätsaktien und 54 000 000 Stammaktien) verbleiben 2 862 911 Frcs.

Schweizerische Centralbahn.

In der letzten Korrespondenz wurde ein Antrag der Direktion der Centralbahn an deren Verwaltungsrath erwähnt, welcher Antrag die Reduktion der Taxen für Rückfahrkarten II. und III. Klasse betraf. Der Verwaltungsrath war am 6. d. Mts. in Olten versammelt. Nach längerer eingehender Diskussion wurden die Anträge der Direktion angenommen und es werden somit die Taxen für Rückfahrkarten statt wie bisher um 25 % bei der II. Klasse um $33^1/_3$ % von der Taxe der einfachen Fahrt reduzirt und jene der III. Klasse um 40 %. Die Taxreduktion ist an die Bedingungen geknüpft, dass die Fahrkarten nicht übertragbar sind und dass bei Unterbrechung der Fahrt die Fahrkarten auf der Unterbrechungsstation abgestempelt werden müssen und dass ferner auf den Zeitpunkt der Einführung der neuen Rückfahrtaxen die gegenwärtig ausgegebenen Sonntagsfahrkarten der Centralbahn aufgehoben werden.

Berner Oberlandbahnen.

Durch den Beschluss des Verwaltungsraths der Jura-Simplonbahn, betreffend Betriebsübernahme der Thunerseebahn und die Wahrscheinlichkeit der Ausführung der rechtsufrigen Brienzerseebahn veranlasst, hat die Direktion der Berner Oberlandbahnen dem Bundesrath das Konzessionsgesuch eingereicht für den Bau einer direkten Verbindungslinie zwischen dem alten Westbahnhof in Interlaken und der Station Wilderswyl der Oberlandbahnen.

Die Brienzerseebahn würde nämlich den Ostbahnhof von Interlaken abschneiden und direkt in den Westbahnhof ausmünden. Dadurch wird das Verkehrscentrum von Interlaken definitiv nach dem Westbahnhof verlegt. Diese neu projektirte Linie wurde zu gleicher Zeit wie die Brienzerseebahn gebaut. Die bisherige Linie Ostbahnhof-Wilderswyl wurde abgebrochen. Die Anlagekosten der neuen Linie sind auf 400 000 Frcs. veranschlagt.

Verkehrsanstalten im Berner Oberland.

Von der Dampfschiffsverwaltung des Thuner- und Brienzersees ist an sämmtliche Transportanstalten des Oberlandes ein Cirkular erlassen worden mit der Anfrage, ob es nicht vielfachen Interessen entsprechen würde, statt der bisherigen verschiedenen Fahrpläne einen einzigen gemeinsamen Fahrplan zu erstellen. Die Touristen und Gasthofbesitzer würden vom Zustandekommen dieses Planes sehr befriedigt sein.

Signalwesen.

Zur Zeit wird auf den Schweizerischen Bahnen bei Abfahrt eines Zuges, ausser dem Signal, welches der Zugführer mit einer Mundpfeife gibt, noch ein ferneres Abfahrtszeichen, bestehend aus 3 Schlägen mit der Stationsglocke gegeben. Infolge einer vom Eisenbahnverband angeregten Verfügung des Schweizerischen Eisenbahndepartements soll nun dieses überflüssige Abfahrtssignal, das z. B. in Deutschland schon vor längerer Zeit abgeschafft wurde, vom 1. März d. J. an auch bei den Schweizerischen Bahnen wegfallen. Die für die Betriebssicherheit eingeführten elektrischen Glockensignale dagegen, welche dem Bahnpersonal und den Nachbarstationen den Abgang eines Zuges melden sollen, bleiben bestehen.

Aus Frankreich.

Gesetzentwurf, betreffend elektrische Leitungen zur Beleuchtung und Kraftübertragung.

Auf Grund einer Verordnung des Präsidenten der Republik vom 12. Dezember 1893 hat der neue Minister für Handel, Gewerbe und Kolonien, Marty, den Kammern folgenden Gesetzentwurf, betreffend die Anlagebedingungen der zu Beleuchtungszwecken und zur Kraftübertragung bestimmten elektrischen Leitungen unterbreitet:

Art. 1. Ausserhalb der öffentlichen Wege können elektrische Leitungen, die nicht zur Uebertragung von Signalen oder Worten bestimmt sind und auf welche daher die gesetzliche Verordnung vom 27. Dezember 1851 nicht anwendbar ist, abgesehen von dem im Art. 2 vorgesehenen Fall ohne Genehmigung oder Anzeige hergestellt werden.

Art. 2. Oberirdische Leitungen dürfen in einer Zone von 10 m in waagerechter Richtung zu beiden Seiten einer Telegraphen- oder Fernsprechlinie ohne zuvorige Verständigung mit der Post- und Telegraphenverwaltung nicht hergestellt werden. Der Minister für Handel, Gewerbe und Kolonien hat auf Vorschlag des Generaldirektors die zum Schutze der Linien zu treffenden Maassnahmen zu bestimmen.

Art. 3. Der Minister setzt auf Vorschlag des Generaldirektors zugleich die Aenderungen fest, welche an den gegenwärtig in der genannten Zone bestehenden Leitungen anzubringen sind, um die Staatslinien sicherzustellen. Die Post- und Telegraphenverwaltung hat in einer Frist von höchstens 6 Monaten nach Veröffentlichung des gegenwärtigen Gesetzes die Betriebe, deren Leitungen geändert werden müssen, davon in Kenntniss zu setzen. Diejenigen, welche diese Leitungen benutzen, sind gehalten, sich den Ministerialvorschriften in einer Frist von 6 Monaten nach Benachrichtigung durch die Post- und Telegraphenverwaltung anzupassen.

Art. 4. Ueber oder unter öffentlichen Strassen darf ohne Genehmigung des Präfekten keine Leitung hergestellt werden; der Präfekt ertheilt seine Genehmigung auf Grund eines Gutachtens der Post- und Telegrapheningenieure und in Uebereinstimmung mit den Anweisungen des Ministers für Handel, Gewerbe und Kolonien.

Art. 5. Die obengenannten Bestimmungen beziehen sich nicht auf die elektrischen Anlagen, die von den Gesellschaften der Haupt- und Lokalbahnen im Bereich ihrer Netze hergestellt sind, da diese bereits der Staatsaufsicht unterliegen.

Art. 6. Jede elektrische Anlage muss derart betrieben und unterhalten werden, dass sie in den vorher bestehenden Telegraphen- oder Fernsprechleitungen keine Verwirrung durch Ueberspringen, Stromentziehung oder auf andere Weise anrichtet.

Art. 7. Wer den Bestimmungen dieses Gesetzes oder der Ausführungsvorschriften zuwiderhandelt, verfällt nach nutzloser Verwarnung in die durch Art. 2 des Gesetzes vom 27. Dezember 1851 festgesetzten Strafen. Die Feststellung, Verfolgung und Ahndung der Zuwiderhandlungen erfolgt in den durch Titel V des genannten Gesetzes vorgeschriebenen Formen.

Art. 8. Die Verordnung vom 18. Mai 1888 wird aufgehoben.

Begründet ist dieser Gesetzentwurf in folgender Weise: Die unablässige Entwickelung der elektrischen Anlagen und die Gefahren, welche für die Sicherheit der Personen daraus erwachsen können, mussten die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich ziehen. Bereits im Jahre 1886, also zu dem Zeitpunkte, wo dank den erzielten Fortschritten die gewerbliche Elektrizität in ausgedehntem Maasse der praktischen Anwendung zugeführt wurde, erschien am 15. Mai auf Grund von Untersuchungen des Post- und Telegraphenministers eine Verordnung, welche die Anlagebedingungen und die Polizei dieser Anlagen regelte. Aber diese Verordnung, deren noch geltende Bestimmungen stets nur als vorläufige betrachtet wurden, setzte für gewisse Punkte Regeln von einer zu genauen Theorie fest, als dass sie sich den ebenso verschiedenen wie unvorhergesehenen Lösungen zweckmässig hätten anpassen können. Man hat übrigens feststellen können, dass, je weiter sich die Verwendung der Elektrizität ausbreitete, die gewonnene Erfahrung allgemein genügte, um die Gewerbetreibenden von selbst zur Anwendung der wünschenswerthen Vorsichtsmaassregeln im Innern ihrer Anlagen zu veranlassen. Die seit Veröffentlichung der Verordnung von 1888 verflossene Versuchszeit erschien genügend lang und die gewonnenen Erfahrungen beweiskräftig genug, um zu untersuchen, welche Aenderungen für den elektrischen Betrieb vortheilhaft sein würden. Diese Sorge fiel natürlich der Post- und Telegraphenverwaltung zu, welche auch die ursprüngliche Ordnung angeregt hatte und deren Interessen so eng mit der Elektrizität verknüpft sind. Ein Ausschuss von Gelehrten, Gewerbtreibenden und Vertretern der Verwaltung wurde eingesetzt und die Ergebnisse der Berathungen lieferten die Grundlagen zu dem jetzigen Gesetzentwurf.

Eine der Hauptverbesserungen besteht in der vollkommenen Freiheit, die den Gewerbtreibenden für die elektrischen Anlagen im Innern ihrer Anlagen gelassen ist. Für die auf öffentlichen Wegen und in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft gelegenen Leitungen ist diese Freiheit beschränkt durch das höhere Recht des Staates, welcher durch den Schutz der Personen und die Sicherung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen das allgemeine Interesse wahrzunehmen hat. Durch eine besondere Verwaltungsordnung werden die Ausführungsbestimmungen, die im Interesse dieser beiden Gesichtspunkte nothwendig sind, festgesetzt werden; denn sobald der Grundsatz der Staatsrechte aufgestellt ist, würde es mit Rücksicht auf die Privatinteressen nicht zweckmässig sein, Ausführungsbestimmungen, die sich jederzeit den Fortschritten der Elektrizität anpassen müssen, in das Gesetz aufzunehmen. Es ist also in jeder Beziehung vorzuziehen, der Regierung die Festsetzung der Ausführungsbestimmungen zu überlassen; dafür würde der Minister für Handel, Gewerbe und Kolonien zu sorgen haben, und zwar auf Vorschlag des General-Post- und Telegraphendirektors. Die Prüfung der besonderen Fragen würde einem ständigen Hauptausschuss, dem auch Vertreter des elektrischen Gewerbes angehören sollen, übertragen werden. Ein solches Verfahren wird abgesehen von der Einheitlichkeit der Gesichtspunkte ermöglichen, die Ausführungsbestimmungen stets im Einklang mit den Fortschritten der Wissenschaft und den neuen daraus hervorgehenden Erfordernissen zu halten; diese Einrichtung entspricht einem dringenden Wunsche, der seit 1888 durch die verschiedenen zur Berathung der Frage berufenen Ausschüsse und besonders durch den mit Vorbereitung des Gesetzentwurfs betrauten Ausschuss wiederholt ausgesprochen wurde.

Die Genehmigung für die elektrischen Anlagen soll durch die Präfekten ertheilt werden, aber bevor sie sich über so verwickelte Fragen aussprechen, haben sie das Gutachten der technischen Dienststellen einzuholen und die Anträge dem Minister für Handel, Gewerbe und Kolonien zu unterbreiten, der, vom Hauptausschuss unterrichtet, gleichmässige Regeln aufstellen kann, um das allgemeine Interesse mit den örtlichen oder privaten Interessen zu vereinen. Von der Genehmigung seitens der Präfekten sind die bereits der Staatsaufsicht unterstehenden Eisenbahngesellschaften ausgenommen; sie können infolge dessen nur unter Aufsicht und auf Grund von direkt seitens der Regierung ertheilten Genehmigungen handeln. Aber diese Ausnahme von den Regeln des allgemeinen Verfahrens lässt dem Staate ein unbedingtes Aufsichtsrecht über die elektrischen Anlagen der Eisenbahngesellschaften. Diese Aufsicht wird in einer zwischen den betheiligten Ministerien für öffentliche Arbeiten und für Handel, Gewerbe und Kolonien vereinbarten Form ausgeübt und ist im besonderen Falle um so nothwendiger, als die Gesellschaften allen den Privatanlagen durch die Art. 6 und 7 auferlegten Verpflichtungen, welche den Schutz der Staatstelegraphen und Fernsprechleitungen zum Zweck haben, unterworfen bleiben. Das Gesetz hat bei jedem Umstande den Grundsatz dieses Schutzes aufgestellt und Maassnahmen getroffen, um Beeinträchtigungen zu vermeiden.

Das „Journal des transports“ bringt dem Entwurf keineswegs Geneigtheit entgegen; diese Zeitschrift findet es ungerechtfertigt, dass die staatliche Telegraphenverwaltung Vorrechte vor dem Privatgewerbe hat, dass diese Verwaltung bei ihren Entscheidungen Richter und Partei in einer Person darstelle und dass die Strassenbahnen den Eisenbahnen nicht gleichgestellt seien, obwohl sie ebenfalls unter Staatsaufsicht stehen. Sie fürchtet namentlich, dass das Gesetz in dieser Form die Einführung des elektrischen Betriebes bei Strassenbahnen fast unmöglich machen werde. Die Kammer hat zur Vorberathung des Entwurfs einen elfgliedrigen Ausschuss, in dem der Abgeordnete Berger den Vorsitz führt, eingesetzt. Die Mehrheit des Ausschusses ist dem Entwurf im allgemeinen geneigt, doch wird er schwerlich ohne wesentliche Aenderungen Gesetz werden.

Verschiedenes.

Die Heilmann'sche elektrische Lokomotive,

deren Bauart in Nr. 80 und 81 Jahrg. 1893 d. Ztg. eingehend besprochen worden ist, wurde am 9. und 10. d. Mts. eingehenden Probefahrten unterzogen. Die Fahrten fanden auf der Linie Havre-Paris zwischen den Stationen le Havre und Beuzeville-Bréauté statt, einer Strecke, die sich durch schwache Krümmungen — die stärkste hat 1 200 m Halbmesser — auszeichnet; die Steigungen können indessen weniger günstig genannt werden. Von le Havre bis zu dem 624 km entfernten Harfleur steigt die Bahn nur schwach an; die grösste Steigung beträgt hier 3,3 ‰. Von Harfleur über St Laurent-Gainneville bis St. Romain steigt die Bahn unter 8 ‰ ununterbrochen in die Höhe. St. Romain liegt 11,15 km von Harfleur entfernt. Die 6,29 km lange Strecke von St. Romain bis Beuzeville ist fast eben. Für den 9. Februar war folgender Fahrplan für den elektrischen Zug festgesetzt:

Erste Fahrt	le Havre ab:	10.20 Vm.;	Beuzeville an:	10.46 Vm.;
	Beuzeville „	12.35 Nm.;	le Havre „	1.02 Nm.;
Zweite „	le Havre „	2.55 „	Beuzeville „	3.20 „
	Beuzeville „	5.00 „	le Havre „	5.55 „

Der Fahrplan für den 10. Februar wich hiervon kaum ab:

Erste Fahrt	le Havre ab:	10.20 Vm.;	Beuzeville an:	10.44 Vm.;
	Beuzeville „	12.40 Nm.;	le Havre „	1.05 Nm.;
Zweite „	le Havre „	2.50 „	Beuzeville „	3.14 „
	Beuzeville „	5.00 „	le Havre „	5.55 „

Die Fahrzeit sollte also für die 8 Fahrten betragen: 26, 27, 25, 55; 24, 25, 24 und 55 Minuten, was einer grössten Reisegeschwindigkeit von rund 60 km in der Stunde entspricht. Die Ergebnisse der Probefahrt werden mitgetheilt werden, sobald dieselben vorliegen.

Todtenschau.

Präsident Krahn †.

Der bisherige Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona, Herr Krahn, ist seinem längeren Leiden in einer Nervenheilanstalt bei Potsdam, 52 Jahre alt, erlegen. Präsident Karl Krahn begann seine Laufbahn im Staatsdienst als Jurist. Nach Ablegung des Staatsexamens im Jahre 1865 ging derselbe zunächst zur Militärverwaltung, sodann zur Eisenbahnverwaltung über. Im Jahre 1875 wurde Krahn zum Regierungsrath, Ende 1880 zum Ober-Regierungsrath und im März 1885 zum Direktionspräsidenten ernannt. Krahn galt bei den ihm unterstellten Beamten als ein gerechter und liebenswürdiger Vorgesetzter, wie auch der nachstehende Nachruf bezeugt.

Präsident von Schmerfeld †.

Am 12. d. Mts. starb der frühere Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover von Schmerfeld, geboren 1815 in Cassel, im 80. Lebensjahre in Montreux. Im Oktober 1837 in den Kurhessischen Staatsdienst getreten, feierte derselbe im Oktober 1887 als Eisenbahn-Direktionspräsident in Hannover sein 50jähriges Dienstjubiläum und trat am 1. November jenes Jahres in den Ruhestand. Als Vorsitzender der Main-Weserbahn in Cassel, sodann der Königlich Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn und schliesslich der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover hat derselbe eifrig an der Ausbildung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mitgewirkt, an dessen Generalversammlungen er als Deputirter während der Jahre 1859—1883 einschl. fast ohne Ausnahme theilgenommen hat. Sein Hinscheiden wird gar manchen alten Eisenbahner schmerzlich berühren.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 12. Februar 1894 starb zu Charlottenburg

der Königliche Eisenbahn-Direktions-Präsident, Herr Karl Krahn, Ritter hoher Orden.

Der Dahingeschiedene hat seit Begründung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona fast 10 Jahre lang an der Spitze derselben gestanden und in dieser Stellung eine von den reichsten Erfolgen gekrönte Thätigkeit entfaltet, zu welcher ihn glänzende Geistesgaben, eine aussergewöhnliche Thatkraft und rastloser Pflichteifer befähigten. Nachdem er vor mehreren Monaten von schwerer Krankheit befallen worden war, hat jetzt der Tod seinem Wirken ein Ziel gesetzt. Aber die Verdienste, welche er sich um die Durchführung und Förderung der hohen Aufgaben seines Amtes erworben hat, werden dauernd fortleben.

Seine Untergebenen betrauern in ihm einen stets wohlwollenden und liebenswürdigen Vorgesetzten, auf welchen sie mit Verehrung und unbedingtem Vertrauen blickten, unter dessen Leitung zu arbeiten und dessen Anregungen und leuchtendem Beispiel zu folgen für sie ein Stolz war. Sein Andenken werden wir stets in hohen Ehren halten.

Altona, den 13. Februar 1894. (366)

Die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Der wegen Eisrinnens auf der Donau zwischen den Stationen Gombos und Erdöd seit dem 1. Januar l. J. eingestellt gewesene Eisenbahn-Trajektverkehr wurde am 6. Februar l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 10. Februar 1894. (367)

3. Güterverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. April d. J. kommt an Stelle des seitherigen Tarifs vom 1. Juli 1886 ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Hessisch-Pfälzischen Verkehre zur Einführung.

Derselbe enthält ausser Ermässigung auch Erhöhungen gegen die dermalen bestehenden Frachtsätze. Nähere Auskunft ertheilt vorläufig das Tarifbüreau der Pfälzischen Bahnen in Ludwigshafen.

Mainz, den 12. Februar 1894. (368)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 4. Vom 1. April d. J. ab werden infolge Erhöhung der Wiener Ueberfuhrgebühr die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 A Schlacken etc., Nr. 3 B Schlacken etc. zum Hochofenbetriebe und Nr. 5 Blende etc. im Verkehr mit allen Stationen der Südbahn sowie mit Station Neuberg Hochöfen K. K. Oe. St. B. um 2 ₰ für 100 kg erhöht. Für Frohnleiten S. B. tritt die Frachterhöhung des Ausnahmetarifes Nr. 5 erst am 27. April d. J. in Kraft.

Breslau, den 13. Februar 1894. (369)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandverwaltungen.

Vom 1. April d. J. ab tritt für den Verkehr zwischen dem an diesem Tage eröffneten neuen Haltepunkte Zeischa, welcher 1,71 km in der Richtung nach Liebenwerda verlegt worden ist, und den östlich davon gelegenen Stationen eine Erhöhung gegenüber den bisherigen Tarifsätzen ein, welche in jedem einzelnen Falle höchstens 0,20 ℳ beträgt.

Erfurt, den 13. Februar 1894. (370)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 15. Februar l. J. wird die Station Stupno-Bras der K. K. priv. Böhmischen Westbahn in den Ausnahmetarif Nr. 49 für Düngemittel mit nachstehendem Frachtsatze aufgenommen:

Landshut-Stupno-Bras 0,75 ℳ pro 100 kg.

München, den 10. Februar 1894. (371)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3. Mit dem 1. März l. J. tritt zum Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3, der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Aenderung der besonderen Bestimmungen, anderweite Frachtsätze für Schwellen, Brennholz und Grubenholz, sowie Frachtsätze für Station Pless.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. April l. J.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 14. Februar 1894. (372)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Ausnahmetarif für Streu- und Futtermittel vom 10. September v. J. tritt hinsichtlich der unter Ziffer 2a bis c aufgeführten Futtermittel am 1. Juli 1894 im Verkehr der Badischen Staatsbahnen mit sämmtlichen übrigen Deutschen Bahnen sowie im Durchgangsverkehr ausser Kraft. Dagegen bleibt derselbe für die unter Ziffer 1 aufgeführten Streumittel noch bis zum 1. September l. J. bestehen.

Im weiteren wird bekannt gegeben, dass die Gültigkeitsdauer der im inneren Verkehr der Badischen Eisenbahnen, sowie im Verkehr der Badischen Bodenseeuferstationen unter sich bestehenden Frachtermässigung (Rückvergütung von $^1/_3$ der Fracht) für Sämereien, Futter- und Düngemittel bis zum 1. Juli l. J. und für Streumittel bis zum 1. September l. J. verlängert wird.

Karlsruhe, den 12 Februar 1894. (373)

Generaldirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 20. Februar l. J. wird die Station Caternberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in den Norddeutsch-Schweizerischen Kohlen etc.-Verkehr (Tarifheft 1 b) einbezogen.

Ausserdem treten vom gleichen Tage ab in den Schnitt-Frachtsätzen des Tarifhefts 1b für Dahlhausen Ruhr, Essen B. M., Riemke, Bredenscheid, Schee und Sprockhövel Aenderungen (Ermässigungen) ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Verwaltungen, sowie die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 11. Februar 1894. (374)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Direkter Gütertarif zwischen Stationen der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München vom 1. November 1893. Mit sofortiger Wirksamkeit treten für Sendungen von und nach Oesterreich bei Aufgabe als Stückgut nachstehende Frachtsätze in Kraft:

	Eilgut	Fracht-Stückgut
Füssen-Kufstein transit	3,98 ℳ	2,11 ℳ

für 100 kg.

München, den 10. Februar 1894. (375)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Hannover-Oberhessischer und Frankfurt a/M.-Oberhessischer Güterverkehr. In vorbezeichneten beiden Verkehren treten mit dem 15. d. Mts. für die nachstehend aufgeführten Düngemittel bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, durch welche gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Ermässigungen herbeigeführt werden:

I. Rohe Kalisalze, kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali;

II. Kalk (auch Dolomit, Gips, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und Kalkschlamm.

Die Anwendung der Ausnahme-Frachtsätze für die unter II aufgeführten Düngemittel, welche für Entfernungen über 50 km gelten, ist an den Nachweis der thatsächlichen Verwendung zum Düngen geknüpft und erfolgt die Gewährung der Frachtermässigung im Erstattungswege. Zunächst gelangen die regelrechten Frachtsätze zur Anwendung.

Weitere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Giessen, den 14. Februar 1894. (376)

Grossh. Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt in dem vorbezeichneten Verbande an Stelle und unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Juli 1891 nebst Nachtrag 1 ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft, welcher bei den Güter-Abfertigungsstellen zu 0,10 ℳ das Stück zu haben ist. Die in diesem Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind von den Landes-Aufsichtsbehörden genehmigt worden.

Köln, den 13. Februar 1894. (377)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Am 15. Februar d. J. wird die Station Remscheid als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenschlacken usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, den 10. Februar 1894. (378)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. April d. J. ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für Koks bei Gestellung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht nur dann Anwendung, wenn die Fracht mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen bezahlt wird. Bei Wagen von weniger als 15 t Ladegewicht werden für die Frachtberechnung nur 10 t als Ladegewicht in Ansatz gebracht, falls nicht das Gewicht der Ladung mehr beträgt als 10 t. Im letzteren Falle wird die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung berechnet.

Hannover, den 15. Februar 1894. (379)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Kaolin und von leeren Säcken zwischen Antonsthal einerseits und Dobrau, Oberbriz und Tremoschna andererseits treten am 15. Februar d. J. direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 14. Februar 1894. (380)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Am 20. März alten/1. April neuen Stils 1894 tritt der fünfte Nachtrag zum Importtarif für Russland (Theil IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs) in Kraft, welcher ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen der Hauptsache nach folgendes enthält:

1. eine ergänzende Bestimmung über die Beförderung der Güter nach Russischen Nichttarifstationen nebst einem Verzeichniss der wichtigeren Russischen Nichttarifstationen;
2. einen neuen Kilometerzeiger für die Nichtrussischen Stationen zur Berechnung der Deckenmiethe;
3. einen Auszug aus den Verkehrsleitungsvorschriften;
4. Abänderungen und Ergänzungen der Waarenklassifikation;
5. Abänderungen und Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Verbandstationen;
6. Aufnahme mehrerer neuer Nichtrussischen und einiger Russischen Verbandstationen;
7. einige, zum Theil durch Kürzung der Entfernungen herbeigeführte Tarifermässigungen;
8. einige Tariferhöhungen auf den Strecken ab Schnittpunkt östlich, und zwar:
   a) in allen Klassen und Ausnahmetarifen im Verkehr nach den Stationen Jurjew und Reval um je 3,02 Kopeken für 100 kg;
   b) in der 4. Klasse im Verkehr nach Pskow um 0,01 Kopeke für 100 kg;
   c) in der 8. Klasse im Verkehr nach Woronesch um 1 Kopeke für 100 kg.

Druckstücke des obigen Tarifnachtrags sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 15. Februar 1894. (381)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für Kalirohsalze und Düngekalk. Die am 15. Januar d. J. im Binnenverkehr der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit der Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft getretenen besonderen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) gelangen vom 15. Februar d. J. ab auch in den nachbenannten Verkehren zur Einführung: a) Staatsbahnverkehr Berlin-Köln linksrh. und rechtsrh., Elberfeld und Altona, Köln linksrh.-Altona, Bromberg, Erfurt, Magdeburg sowie Oberhessen für die an diesen Verkehren betheiligten Privateisenbahnen mit Ausschluss der Werra-Eisenbahn; b) Staatsbahnverkehr mit der Altdamm-Colberger Eisenbahn; c) Hanseatisch-Ostdeutscher und Berlin-Hanseatischer Verbandsverkehr. Ausgeschlossen ist der Verkehr mit der Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn-Gesellschaft, Altona-Kaltenkirchener, Marienburg-Mlawkaer und Stargard-Cüstriner Eisenbahn.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze, sowie die Anwendungsbedingungen ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen, Auskunfts- und Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen Bescheid.

Berlin, den 14. Februar 1894. (382MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Zum Preussisch-Russischen Verbandtarif vom 1. November 1888 ist der Nachtrag 6 herausgegeben worden, gültig vom 15. Februar 1894, soweit darin nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Derselbe enthält neue Bestimmungen für den Preussisch-Russischen Verkehr, Ergänzungen der direkten Tarife, sowie theilweise neue Frachtsätze nach Grajewo tr. und ist auf der Fahrkarten-Ausgabestelle Königsberg Südbahnhof, sowie in Memel zum Stückpreise von 30 ₰ käuflich zu haben. Die Genehmigung zur Einführung der neuen Bestimmungen ist ertheilt worden (383H&V)
Direktion.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Im vorbezeichneten Verkehre werden mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze für Sendungen in solchen Wagen eingeführt, welche wegen Ueberschreitung des für den Tunnel zwischen Hassel und St. Ingbert zulässigen Profils den Weg über St. Ingbert nicht benutzen können. Ueber die Höhe der Frachten geben die Güterabfertigungsstellen auf Verlangen nähere Auskunft.

Köln, den 14. Februar 1894. (384)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Die im Theil I Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1894 im § 38 Ziffer 2 erwähnte Erhebung eines 10prozentigen Zuschlags für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde bedeckt zu befördernden Güter findet vorläufig bis zum 1. Juli d. J. auf den direkten Verkehr zwischen den Niederländischen Hafenstationen und Oesterreichisch-Ungarischen Stationen keine Anwendung.

Dresden, am 1. Februar 1894. (385)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1894 werden die Württembergischen Stationen Dettingen b. Urach und Pfullingen sowie die Stationen Freiburg i. Br. und Freiburg-Wiehre der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif für Kaolin vom 1. Mai 1891 einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren.

München, im Februar 1894. (386)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Die in Theil II Heft 1 vom 1. März 1892 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 41 für die Beförderung von Cement ab den Stationen Kufstein und Kiefersfelden nach Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen treten am 31. März l. J. ausser Wirksamkeit.

München, den 9. Februar 1894. (387)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-Oesterreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc. Mit dem 1. März d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für die Stationen der Lokalbahn Reichenau a. K.-Sollnitz und für Sendungen von dem bei der diesseitigen Station Brzezinka gelegenen Marthaschacht der Carlssegengrube. Druckabzüge können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 9. Februar 1894. (388)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarbrücken-Pfälzischer Verkehr. Am 15. Februar d. J. tritt zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der V. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
II. anderweite, ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Station Taben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch),
III. Aenderung des Ausnahmetarifs Nr. 7,
IV. Aufhebung des Ausnahmetarifs Nr. 8,
V. Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 10.

Köln, den 12. Februar 1894. (389)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Petroleumnaphta (Benzin aus Petroleum destillirt) bei Aufgabe von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen sind folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung gelangt:

Nach	Von M. Ostrau Mark für 100 kg
München C. B.	1,98
„ O. B.	1,92
„ S. B.	1,95

München, den 9. Februar 1894. (390)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Hessischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. tritt zum Tarif für den bezeichneten Verkehr der VII. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält:

I. Aenderung der Vorbemerkungen.
II. Theilweise geänderte Entfernun-

gen bezw. Frachtsätze für die Station Taben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

III. Ermässigte Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklassse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter im Verkehr mit Mannheim-Neckarvorstadt.

IV. Ausnahmetarif Nr. 14 für Eisenerze zum Hochofenbetrieb.

Insoweit Frachterhöhungen für Taben eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Entfernungen noch bis zum 1. April d. J. in Geltung.

Köln, den 13. Februar 1894. (391)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger und Lindauer Verkehr. Einführung neuer Spezialtarife für Hornviehtransporte. Am 1. März 1894 treten neue Spezialtarife, Heft 1 und 2 für die Beförderung von Hornvieh in Wirksamkeit, und zwar:

a) Heft 1 für den Verkehr von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Böhmen, Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg und Tirol), der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien), sowie der Station Salzburg der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, dann

b) Heft 2 für den Verkehr von den Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Ungarische Linien), der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, sowie der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Bregenz loco und transit, Buchs loco und transit, St. Margarethen loco und transit und Lindau loco und transit.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen und Stationen zum Preise von 50 Hellern für das Heft 1 und von 80 Hellern für das Heft 2 pro Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Februar 1894. (392)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hornviehverkehr aus Galizien und der Bukowina nach Vorarlberg und Lindau. (Einführung eines neuen Tarifes.) Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 gelangt ein Spezialtarif für die Beförderung von Grosshornvieh von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) sowie der Bukowinaer Lokalbahnen nach Bregenz, Buchs, St. Margarethen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und Lindau, Station der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 15 kr. Oe. W. pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. (393)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Süddeutsch-Französischer Eisenbahnverband. (Einführung von Tarifnachträgen.) Die in Nr. 4 ex 1894 dieser Zeitung auf Seite 34 verlautbarten Nachträge, welche theilweise Tariferhöhungen zum Ausdrucke bringen, treten nicht am 15. Februar 1894, sondern am 1. April 1894 in Wirksamkeit.

Die genannten Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 20 Hellern = 20 Cts. erhältlich.

Wien, am 10. Februar 1894. (394)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest- resp. Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr. Einführung von Frachtsätzen. Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1894 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende 1894 oder aber bis zu der vor diesem Termine erfolgenden Einführung im Tarifwege treten zu dem Ausnahmetarife 12 (Baumwolle, rohe) des Verbands-Gütertarifes Theil II, vom 1. Juli 1893, für den Verkehr von Triest nach Flöha folgende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:

a) für 5 t Sendungen 452 ₰ für 100 kg,
b) „ 7 „ „ 290 „ „ 100 „
c) „ 10 „ „ 287 „ „ 100 „

Diese Frachtsätze gelten nur über Moldau.

Wien, am 10. Februar 1894. (395)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Erdwachs, Paraffin und Paraffinschuppen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Krakau loco und transit, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszow und umgekehrt	171 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Krakau loco und transit, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszow und umgekehrt	166 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Krakau loco und transit, Podgorze-Bonarka und Podgorze-Plaszow und umgekehrt	218 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. Februar 1894. (396)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. (Reexpedition für Getreide in Kolin.) Dem Lagerhause der uverni banka in Kolin wird die Reexpeditionsbegünstigung für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlprodukte im Rahmen des Elbeumschlags-Verkehrs mit Ungarn — bei Anwendung der im Elbeumschlags-Tarife vom 1. September 1893 auf Seite 13 und 14 sub B enthaltenen Bestimmungen — eingeräumt.

Dieses Zugeständniss gilt ab 1. März a. c. bis auf weiteres längstens bis Ende Dezember 1894 und umfasst alle im Elbeumschlags-Tarife mit Ungarn vom 1. September 1893 enthaltenen Relationen.

Wien, am 8. Februar 1894. (397)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Eröffnung der Güteraufnahme auf der gesammten Donau-, Theiss-, Save- und Drau-Schifffahrtslinie. Wir geben hiermit bekannt, dass mit 15. d. Mts. die Güteraufnahme von und nach allen Donau-, Theiss-, Save- und Drau-Stationen eröffnet wird.

Die Güteraufnahme in der Save (Strecke Sissek-Belgrad) ist bereits eröffnet.

Wien, am 12. Februar 1894. (398)
Die Direktion.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Zu dem vom 15. Oktober 1892 gültigen internationalen Lokal-Gütertarif — Theil II — tritt am 1. März d. J. der 4. Nachtrag in Kraft, enthaltend u. a. ermässigte Frachtsätze für den Ausnahmetarif 7.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 13. Februar 1894. (399)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor.
R. van Hasselt.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der IV. Nachtrag zum Tarif und Vertheilungsheft für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Dezember 1890 neuen Stils in Kraft.

Hierdurch werden die Personenfahrpreise für die Russischen Strecken im Verkehre zwischen Ems, Wiesbaden, Frankfurt a/M., Hamburg, Berlin, Königsberg i/Pr. einerseits und Moskau, über Berlin, Königsberg, Wilna, Minsk, Smolensk andererseits um 3 und 4 Kop. erhöht.

Näheres ist bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Februar 1894. (400)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. April d. J. werden die auf der Station Duisburg aufliegenden Rückfahrkarten I. und II. Klasse nach Antwerpen (Ostb.) über Oberhausen-Wesel-Goch zurückgezogen und durch neue mit wahlweiser Gültigkeit über Oberhausen-Wesel-Goch-Boxtel-Breda-Roosendaal oder Hochfeld-Crefeld-Venlo-Boxtel-Breda-Roosendaal zum Preise von 30,10 ℳ für die I. Klasse und 22,70 ℳ für die II. Klasse ersetzt.

Köln, den 10. Februar 1894. (401)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der am Deutsch-Belgischen Verkehre über Boxtel-Roosendaal betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn. Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg. Lokalbahn Cilli-Wöllan. K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. Einführung von Nachträgen zu den Tarifen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden. Mit 1. April l. J. treten die nachverzeichneten Nachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 gültigen Tarif, Th. II, für die Beförderung von Personen etc. auf

sämmtlichen Linien der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,

b) Nachtrag II zu dem vom 1. April 1893 gültigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. auf den Linien der K. K. priv. Wien-Pottendorf-W. Neustädter Bahn,

c) VI. Nachtrag zu den ab 18. August 1893 gültigen Tarifen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft für die Linie Liesing-Kaltenleutgeben,

d) Nachtrag I zu dem vom 1. April 1893 gültigen Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen etc. auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg,

e) Nachtrag III zu den vom Tage der Betriebseröffnung an gültigen Tarifen für Personen etc. auf der Lokalbahn Cilli-Wöllan,

f) II. Nachtrag zu den vom 1. Januar 1891 gültigen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Personen etc. auf der K. K. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn.

Diese Nachträge enthalten Ergänzungen und Berichtigungen der betreffenden Haupttarife und neue Preise für Arbeiter-Wochenkarten.

Der unter a) bezeichnete Nachtrag ist um den Betrag von 20 Hellern erhältlich, die übrigen unter b) bis f) bezeichneten Nachträge werden kostenfrei abgegeben.

Wien, den 15. Februar 1894. (402)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, auch namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Eröffnung der Haltestelle Triebelwitz für den Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. März d. J. wird die auf der Strecke Liegnitz-Königszelt zwischen den Stationen Neuhof und Brechelshof in Kilometerstation 50,5 belegene, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Triebelwitz auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Es werden daselbst in der Richtung nach Königszelt die Züge Nr. 621 um 5.40 Vorm., 625 um 1.14, 629 um 6.40, 637 um 10.05 Nachm., sowie in der Richtung nach Liegnitz die Züge Nr. 622 um 7.37 Vorm., 626 um 3.44 und 628 um 8.54 Nachm. nach Bedarf halten.

Berlin, den 9. Februar 1894. (403MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung des für das laufende Jahr erforderlichen Bedarfes an

verschiedenem Form- und Winkeleisen

zu vergeben.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 2. März d. J., Abends 6 Uhr,

an die

Magazin-Hauptverwaltung der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen hier,

von welcher auch die Lieferungsbedingungen gegen Einsendung von 40 ₰ pro Exemplar zu entnehmen sind, portofrei einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Angebote erfolgt in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber am

3. März 1894, Nachmittags 3 Uhr,

im Konferenzzimmer des Personenbahnhofes hier.

Chemnitz, am 15. Februar 1894. (404)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf Verkauf von 10 vollständigen, alten Untergestellen mit Radsätzen von ausgemusterten Güterwagen, von denen 2 Handbremse besitzen, sind bis Mittwoch, den 21. Februar 1894, Vormittags 11 Uhr, bei der Hauptwerkstatt Grunewald versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Untergestelle“ einzureichen. Vorherige Besichtigung der Untergestelle ebendaselbst. Angebotbogen und Verkaufsbedingungen können bei uns eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ übersandt werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1894. (405MG)

Grunewald, den 10. Februar 1894.

Königliche Hauptwerkstatt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 129 —

Nr. 15. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. Februar 1894.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Zu dem vom 1. Januar 1893 ab gültigen Vereins-Betriebsreglement ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins der II. Nachtrag ausgegeben worden. Dieser Nachtrag, welcher mit dem 1. März d. J. in Wirksamkeit tritt, wird in derselben Weise, wie dies seiner Zeit mit dem Vereins-Betriebsreglement und dem I. Nachtrag zu demselben geschehen ist (siehe die Nummern 95—100 des Jahrgangs 1892 bezw. 78 und 79 des Jahrgangs 1893), als Beilage unserer Zeitung veröffentlicht, und liegt der heutigen Nummer der 1. Bogen dieses Nachtrages bei.

Inhalt:

Ueber „Staffeltarife und Wasserstrassen“.

Die eingehende Besprechung des vor kurzem unter obigem Titel erschienenen Werkes des Herrn Geh. Ober-Regierungsraths Ulrich in Nr. 12 d. Ztg. stellt es als zweifellos hin, dass der Inhalt dieses Werks lebhafte Bekämpfung erfahren werde. Die nachstehenden Bemerkungen eines Praktikers sollen diese Annahme wenigstens theilweise bestätigen, und es wird ein unbefangenes kritisches Wort auch einem Eisenbahnfachmann um so eher verstattet sein, als Ulrich selbst, ebenso wie sein Kommentator Todt, eine Bekämpfung der Ansichten und Vorschläge des Werks, weil zur Klarstellung der behandelten Fragen dienend, als nur erwünscht erklärt.

Zwar verbreitet sich soeben die Kunde, dass der Staffeltarif par excellence, d. i. der Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate, wieder aufgehoben wird. Immerhin aber behält eine Erörterung über die Berechtigung und Zweckmässigkeit der Tarifirung mit fallender Skala auch jetzt noch eminent praktische Bedeutung, einmal, da ausser dem Getreide-Staffeltarif noch eine sehr grosse Anzahl von Staffeltarifen zumal bei den Preussischen Staatsbahnen bestehen, und sodann, weil anzunehmen ist, dass die Staatsregierung die Getreide-Staffeltarife nicht in der Ueberzeugung von der Unrichtigkeit des Prinzips, sondern lediglich unter dem Drucke auf anderem Gebiete liegender Verhältnisse zurückzieht, so dass hiermit die Aktion in der Richtung der weiteren Ausdehnung der Staffeltarife keineswegs als abgeschlossen angesehen werden kann.

Zunächst nun einige Worte zu der Behauptung Ulrich's (S. 5 des Werkes), dass die Tarifbildung nach fallender Staffel vom Standpunkte der Eisenbahnen in den Selbstkosten begründet sei, welche für Transporte auf lange Entfernungen verhältnissmässig geringer seien, als für Transporte auf kurze Entfernungen.

In diesem Zusammenhange wird man richtiger Weise lediglich die veränderlichen Selbstkosten ins Auge zu fassen, die sogenannten festen Selbstkosten aber (Verzinsung des Anlagekapitals usw.) ausser Betracht zu lassen haben. Denn wenn diese letzteren — die übrigens von Ulrich viel zu hoch angenommen werden — in der That fest, d. h. unabhängig vom Umfange des Verkehrs sind, so müssen sie auch dieselben

bleiben, gleichviel ob die einzelnen Transporte über kürzere oder längere Strecken des Netzes laufen.

Die allerdings unbestreitbare Thatsache aber, dass bei vermehrtem Verkehre sich der Antheil jedes einzelnen Tonnenkilometers an den festen Selbstkosten verhältnissmässig abmindert, beruht auf einem ganz richtigen, für die Rentabilität der Bahnen auch höchst wichtigen rechnerischen Vorgange, hat jedoch mit dem Staffeltarife als solchem gar nichts zu thun; denn naturgemäss tritt ganz das gleiche Ergebniss bei jeder Verkehrsvermehrung ein, ohne Rücksicht darauf, ob es — vielleicht durch ganz entgegengesetzte Tarifmaassnahmen — gelingt, die Transporte auf kurze Entfernungen zu vermehren oder ob der Zuwachs für längere Entfernungen erfolgt.

Hier, wo es sich darum handelt, die fallende Skala der Tarife mit den auf längere Strecken verhältnissmässig fallenden Selbstkosten der Eisenbahnen zu rechtfertigen, kommen allein die veränderlichen Selbstkosten in Frage und rücksichtlich dieser gipfelt die Ausführung des Verfassers (S. 10) in dem Satze, dass sie deshalb für längere Strecken verhältnissmässig geringer seien, als für kürzere, weil bei längeren Strecken eine bessere Ausnutzung der Maschinen, der Wagen und des Personals erfolgen könne.

Richtig ist diese Behauptung bis zu einem gewissen Grade dann, wenn man ganz kurze — übrigens erfahrungsgemäss mit der Bedienung durch die Landstrassen anheim fallende — Entfernungen von etwa 10 oder 20 km mit solchen von 100 oder 200 km oder mehr vergleicht. Bei so kurzen Strecken wird allerdings das Anheizen der Maschinen, das Rangiren, das Ent- und Beladen usw. verhältnissmässig so viel Zeit beanspruchen, dass eine angemessene Ausnutzung des Betriebsmaterials und des Personals nicht eintritt — wenn schon für den rein eisenbahnfiskalischen Standpunkt durch die auf die verschiedenen Entfernungen im wesentlichen gleich bleibenden Abfertigungsgebühren ein meist genügender Ausgleich geschaffen wird. Indessen bleiben Entfernungen von 10 oder 20 km für die Staffeltarifirung in ihrer gegenwärtigen Gestalt überhaupt völlig ausser Betracht; denn es beginnt, wie die reichhaltige, als Beleg zu den „schüchternen Versuchen" der Preussischen Staatsbahnen am Schlusse des Werks S. 203 ff. gegebene Aufzählung der z. Z. in Preussen geltenden Staffeltarife erweist, in den weitaus meisten Fällen die absteigende Skala erst mit der Entfernung von 100 km; bei dem wohl am meisten besprochenen Getreide-Staffeltarif beginnt sie erst von 200 km und bei dem nicht minder wichtigen Rohstofftarif (Ziffer 6 der Zusammenstellung) erst mit 350 km.

Man wird also für den vorliegenden Zweck die Frage nicht so zu stellen haben, ob und inwieweit die Ausnutzung der Betriebsmittel und des Personals für ganz kurze Entfernungen von 10 oder 20 km ungünstiger ist, als für mittlere oder längere Entfernungen, sondern man wird richtiger Weise erörtern müssen, ob sich die Ausnutzung, die sich für Entfernungen, in welchen die Staffel überhaupt einsetzt, also für solche von etwa 100 km ergibt, in der That mit der Zunahme der Entfernung über diese Zahl hinaus verhältnissmässig immer günstiger wird.

Rein theoretisch kann man vielleicht zu einem solchen Ergebniss kommen. Die Praxis aber zeigt ein anderes Bild, und zwar beruht dies, um zunächst von den Maschinen und dem Personal zu reden, darauf, dass die Höchstleistungen der Maschinen, wie auch Ulrich selbst S. 9 andeutet, ebenso wie die des Fahrpersonals bestimmt begrenzte, an gewisse Entfernungen gebundene sind und dass bei Ueberschreitung dieser Grenzen neue Maschinen und neues Personal zur Weiterbeförderung erforderlich werden.

Einen Güterzug mit derselben Maschine und demselben Personal etwa auf 600 oder 800 km — Entfernungen, in denen die Staffeltarife erst zur vollen Wirkung gelangen und für die sie auch nach Ansicht des Herrn Verfassers so recht eigentlich bestimmt sind — durchlaufen zu lassen, ist thatsächlich ausgeschlossen. Man wird vielmehr die höchste zusammenhängende Leistung dieser beiden Betriebsfaktoren auf kaum höher als 200 km annehmen können, da die Maschinen nicht länger als durchschnittlich etwa 10 Stunden ohne grössere Pausen zur Reinigung usw. durchfahren und auch die Fahrdienstbeamten — bei 300 Dienststunden im Monat — nicht wohl länger als durchschnittlich 10 Stunden täglich im Dienst bleiben können. Nun legt aber ein Güterzug in Deutschland in der Regel nicht mehr als durchschnittlich 20 km in der Stunde zurück — die Zwischenaufenthalte eingerechnet. — Es müsste also in der Regel schon für Transporte auf Entfernungen über 200 km ein Wechsel der Maschine und des Personals eintreten. In Wirklichkeit stellt sich indess die durchschnittlich von derselben Maschine und demselben Personal in einer Fahrrichtung zurückgelegte Entfernung meist um die Hälfte niedriger, da bekanntlich sowohl Maschine als Personal in der Regel noch innerhalb der zusammenhängenden täglichen Dienstdauer — schon zur Vermeidung von auswärtigen Uebernachtungen usw. — unter Bedienung eines Gegenzugs nach ihrem Ausgangsort zurückkehren.

Hieraus ergibt sich, dass die Ausnutzung der in Rede stehenden beiden Betriebsfaktoren zunächst auf die Länge der täglichen durchschnittlichen Leistung in einer Fahrrichtung in Höhe von etwa 100 km die vollkommenste ist. Bei Ueberschreitung dieser Grenze wird sie für die neue Maschine und das neue Personal auf die nächsten Entfernungen von 110 oder 120 km vorerst wieder eine ungünstigere, die Selbstkosten steigen also zunächst verhältnissmässig wieder, bis sie sich bei Erreichung der nächsten Leistungsgrenze verhältnissmässig wieder am günstigsten stellen und hier ziemlich genau das Doppelte dessen betragen, was Maschinen und Personal bei Erreichung der ersten Leistungsgrenze kosteten. Allerdings fallen ja bei Transporten, welche innerhalb der ersten Leistungsgrenze verbleiben, die bei allen Transporten nur je ein Mal eintretenden Rangirarbeiten auf der Anfangs- und Endstation verhältnissmässig mehr ins Gewicht. Man wird indess kaum irren, wenn man davon ausgeht, dass diese Rangirarbeiten durch die Aufenthalte und Rangirabeiten, wie sie bei jedem Uebergang eines Wagens von einem Güterzuge in einen anderen auf der Betriebswechselstation einzutreten pflegen, im wesentlichen ihr Gegengewicht finden.

Es wird sonach unbedenklich angenommen werden können, dass die Selbstkosten für die mehrgedachten beiden Betriebsfaktoren sich für Entfernungen von 200, 300 km usf. fast genau auf das 2 fache, bezw. 3 fache usf. der Kosten für die ersten 100 km stellen. Eine irgend erhebliche verhältnissmässige Abnahme aber ergibt sich in alle Wege nicht. Für den Sachkenner braucht hier nicht wiederholt zu werden, dass die vorstehend angenommene Leistung von 100 km eben nur eine durchschnittliche ist, die natürlich in zahllosen Fällen grosse Abweichungen zulässt. An dem Verhältniss der Selbstkosten für die erste Betriebsstrecke zu denen der zweiten usf. wird dadurch aber nichts geändert, und dass auf Entfernungen von 300 oder 400 km ein Betriebswechsel eintreten muss, wird niemand bestreiten.

Es bleibt nun noch die Frage der Ausnutzung der Güterwagen offen, von der die Anhänger der Staffeltarife mit besonderer Betonung behaupten, dass sie auf ganz lange Entfernungen wesentlich besser sei, als auf mittle. Die thatsächlichen Verhältnisse bestätigen aber auch diese Behauptung nicht, und zwar schon aus dem sehr naheliegenden Grunde, weil es auf lange Entfernungen weit seltener möglich sein wird, für den zurückkehrenden Wagen Ladung zu finden, als auf mittle, wo bekanntlich der Güteraustausch zwischen den einzelnen Orten ein weit lebhafterer ist. Aber auch abgesehen hiervon — innerhalb des einheitlichen Preussischen Netzes werden die Wagen überhaupt nicht regelmässig zurückgeleitet — wird die Ausnutzung des Wagens auf mittle Entfernungen keine schlechtere, sondern häufig sogar eine bessere sein, als auf sehr lange Entfernungen und dies nicht nur vom einseitigen Standpunkt der Eisenbahnen aus, die in

der häufigeren Einhebung der Abfertigungsgebühren ihre Rechnung finden — denn der Wagen wird auf 100 km seinen Lauf sowohl auf dem Hin- wie auf dem Rückwege verhältnissmässig rascher zurücklegen, als auf Entfernungen von 600 oder 800 km, da er auf mittlere Entfernungen von rund 100 km nach den obigen Ausführungen durchgehende Güterzüge benutzen kann, welche ihn in 4—5 Stunden an das Ziel bringen, während er bei grösseren Entfernungen von einem Güterzug in den anderen übergehen und regelmässig auf den Uebergangsstationen umrangirt werden muss, was naturgemäss meist mit grösseren Aufenthalten verbunden ist. Demzufolge wird ein Wagen, der 800 km zu durchlaufen hat und hierbei voraussetzlich in 8 verschiedene Güterzüge einzustellen ist, zu der Gesammtbeförderung keineswegs nur das 8fache der durchschnittlichen Laufzeit eines Güterzugs auf 100 km, also etwa 36—40 Stunden, sondern regelmässig 6—7 Tage brauchen, wie ja auch jeder Fachmann weiss, dass nicht die eigentliche Fahrzeit im Zuge, sondern der Aufenthalt auf den Stationen meist den Haupttheil der Beförderungsdauer eines Gutes ausmacht. Diese verlängerte Beförderungsdauer aber wird die die Transporte auf die erste Betriebsgrenze von etwa 100 km besonders belastenden Zeitverluste beim Beladen, Rangiren und Entladen der Wagen — wofür, wie mehrfach erwähnt, die Eisenbahnen sich übrigens durch die Abfertigungsgebühren decken — so ziemlich wieder ausgleichen.

Hiernach kann man auch für die Wagen ebenso wie für die Maschinen und das Personal eine mit der Entfernung wachsende Verbesserung der Ausnutzung nicht annehmen. Letztere und damit die bezüglichen Selbstkosten der gedachten Betriebsfaktoren werden sich vielmehr von Betriebsgrenze zu Betriebsgrenze ziemlich genau um den innerhalb der ersten Betriebsgrenze entstandenen Kostenaufwand erhöhen.

Für den Stückgutverkehr, den der Herr Verfasser ganz ausser Acht lässt, liegt die Frage der Verbilligung auf weite Strecken noch viel ungünstiger. Denn dieser ermöglicht eine gute Ausnutzung der Güterwagen nur da, wo der Verkehr zwischen 2 Stationen sehr stark ist und die regelmässige Bildung geschlossener Stückgutladungen zulässt, d. i. also nur auf mittle Entfernungen, da, wie bereits erwähnt, der Verkehr zwischen 2 bestimmten Orten in den weitaus meisten Fällen nur auf diese Entfernungen hinlänglich stark sein wird. Nur hier werden die Güter ihr Ziel ohne Umladung erreichen. Auf weite Entfernungen aber, wo naturgemäss die Dichtigkeit des Verkehrs zwischen denselben Stationen abnimmt, wird man rationeller Weise nur sehr selten geschlossene Ladungen bilden können. Im gleichen Verhältniss nehmen die Umladungen der Güter, die Verzögerungen und damit, wie nicht weiter auszuführen, auch die Transportkosten zu.

Hiernach erscheint die Behauptung von den mit der Entfernung fallenden Selbstkosten, wenigstens rücksichtlich derjenigen Entfernungen, für welche die staffelförmige Tarifbildung überhaupt in Frage kommt, allenthalben widerlegt. Selbstverständlich aber bleibt die Möglichkeit offen, dass die Eisenbahnverwaltung dessen ungeachtet Anlass hat, zu Erweckung eines schlummernden Verkehrs oder zu Bekämpfung des Wettbewerbs anderer Beförderungswege auf staffelförmig gebildete Ermässigungen zuzukommen.

In dieser Hinsicht enthält das Werk Ulrich's sehr viel beachtenswerthes und insbesondere wird man seinen eingehenden und sachkundigen Ausführungen über den Wettbewerb der Wasserwege in vielen Stücken zustimmen können, wennschon sich als letzte Folgerung dieser Ausführungen weit mehr eine Erhöhung der Wasserfrachten, als eine Herabsetzung der Eisenbahnfrachten ergibt.

An dem Einen aber muss nach Ansicht des Herrn Verfassers unbedingt festgehalten werden: Es ist in jedem Falle vor Einführung eines Tarifs mit fallender Skala eingehend und gewissenhaft zu prüfen, ob nicht die staffelförmige Ermässigung zu Verschiebungen führt, welche berechtigte wirthschaftliche Interessen schädigt, zumal damit oft auch eine direkte Beeinträchtigung der finanziellen Interessen der Eisenbahnen selbst verbunden ist.

Der bekannte Vorwurf, dass der Staffeltarif ein starker Differentialtarif zu Gunsten der weiten Entfernungen sei, ist eben keineswegs nur ein theoretischer; vielmehr hat er häufig äusserst praktische Wirkungen, indem die Berechnung nach fallender Skala häufig zu Verschiebungen führt, die einer rein kilometrisch berechneten Tarifermässigung nicht eigen sind.

Rücksichtlich der viel berufenen „Verschiebungen“ nun ist auf S. 57 des Werks in durchaus zutreffender Weise ausgeführt, dass es im wirthschaftlichen Leben fortwährend Verschiebungen gibt. In der That können technische Fortschritte, Erschliessung neuer Produktionsgebiete, Eröffnungen neuer Verkehrswege und nicht zum mindesten auch zollpolitische Maassnahmen u. dergl. die Bedingungen, unter denen eine Produktion, eine Industrie arbeitet, täglich verschieben und in Wirklichkeit treten solche Verschiebungen auch nur zu oft ein. Befremdlich aber ist es, wenn der Herr Verfasser aus dieser für die Betroffenen erklärlicher Weise meist recht unerwünschten Thatsache die Folgerung zieht, dass nun auch die Eisenbahnverwaltung ihrerseits frohgemuth an weiteres Verschieben herantreten könne. Im Gegentheil sollte gerade der beständige Wechsel, welcher das Erwerbsleben zumal in Deutschland schwer bedrängt, dazu führen, dass wenigstens die Eisenbahnen, und sicherlich die Staatsbahnen, sich nach Möglichkeit einer gewissen Beständigkeit befleissigen und nicht den ohnehin harten Existenzkampf der Deutschen Produktion, welcher ihr durch die natürlichen Verhältnisse aufgezwungen wird, durch künstliche Maassnahmen noch verschärfen. Jedenfalls aber ist es ein durchaus berechtigter Vorgang, wenn die Interessenten wenigstens von der Seite, die zum Schutze ihres Wohles berufen ist, nämlich von Seiten ihrer eigenen Staatsregierung, eine weitere Beeinträchtigung ihrer Erwerbsbedingungen nicht erfahren wollen, sondern wenn sie, die den übrigen Verschiebungen meist machtlos gegenüberstehen, hier, wo sie durch Eisenbahnräthe, Handelskammern, ständische Vertretung und Presse die Füglichkeit zur Einflussnahme besitzen, von dieser Füglichkeit auch ausgiebigen Gebrauch machen. Wie ein billig denkender Mann solche völlig natürlichen Regungen des Selbsterhaltungstriebes als „Kleinmuth und greisenhafte Furcht“ brandmarken kann, dürfte schwer verständlich erscheinen.

Nun ist es aber allerdings ganz richtig, dass Verschiebungen nicht immer lediglich der staffelförmigen Bildung der Tarife zur Last fallen, sondern dass sie vielfach zufolge der gewährten Ermässigung überhaupt eintreten. Gewiss würde die Agitation der mittel- und westdeutschen Landwirthe gegen den Getreide-Staffeltarif kaum weniger lebhaft gewesen sein, wenn die Ermässigung durch eine erhebliche Herabsetzung des Kilometersatzes gewährt worden wäre. Ueberall da, wo man nur zwei Orte, oder nur das Produktionsgebiet einerseits und das Konsumtionsgebiet andererseits ins Auge fasst, bleibt die Bildungsart der Ermässigung im wesentlichen gleichgültig, und es kommt nur auf die resultirende Ermässigung an, gleichviel wie sie berechnet ist. Anders aber da, wo noch ein dritter, in der Mitte liegender Ort in Betracht zu ziehen ist, d. h. wo es sich um die Gegenüberstellung der Transportkosten für zwei Theilstrecken gegen diejenigen für die Gesammtstrecke handelt. Hier werden nach der staffelförmigen Berechnung die Frachtkosten für letztere weit geringer sein, als die Summe der Frachtkosten für die beiden Theilstrecken; und eben hieraus ergeben sich Verschiebungen, welche vom wirthschaftlichen Standpunkte aus bedenklich erscheinen müssen. Zunächst liegt in diesen Frachtdifferenzen, wie auch Ulrich selbst S. 54 ff. anführt, eine Schädigung des Zwischenhandels. Man könnte indess vielleicht, wenn dies die einzige

Schädigung wäre, hierbei angesichts der Missgunst, welche jetzt dem Zwischenhandel seitens der meisten Volkswirthe zu theil wird, eine Beruhigung fassen, obschon der den Zwischenhändlern S. 55 ertheilte Rath, das Kapital in anderen Unternehmungen nutzbringend anzulegen, leichter gegeben als befolgt ist.

Weit bedenklicher aber ist — und das übersieht das Werk vollständig — die Schädigung, welche der inmitten eines einheitlich verwalteten Eisenbahnnetzes angesiedelten Veredelungsindustrie durch eine ihre Güter betreffende staffelförmige Tarifirung zugefügt wird.

Zur Erläuterung sei es gestattet, hier einige Zeilen aus einem Aufsatz in Nr. 26 der „Leipziger Zeitung", die bekanntlich als offiziöses Organ der Regierung des Königreichs Sachsen gilt, wiederzugeben:

„Es schädigt aber der Staffeltarif nicht nur die Landwirthschaft selbst, sondern in noch höherem Grade diejenigen Erwerbszweige, welche, im Herzen Deutschlands angesiedelt, bisher ihre Bezüge im Osten anzukaufen und sie sodann nach Umexpedirung oder Umarbeitung von ihrem Sitze aus weiter nach Westen aufzugeben pflegten. Wir meinen hier einmal den mitteldeutschen Getreide-Zwischenhandel und sodann die mitteldeutsche Mühlenindustrie. Für diese Erwerbszweige, die ihre Güter zweimal auf kürzere Entfernungen verfrachten müssen, liegt in der staffelförmigen Berechnungsweise geradezu der Keim zur Vernichtung. Ein Beispiel wird das sofort erläutern: Eine Mühle in Dresden bezieht ihr Getreide von Breslau und versendet ihr Mahlprodukt nach Frankfurt a/M. Nach der für kürzere Entfernungen nur mässig wirkenden Staffel bezahlt sie einmal für den Getreidebezug ab Breslau 124 ℳ auf 10 t und für den Mehlversand nach Frankfurt a/M. 172 ℳ auf 10 t, zusammen 296 ℳ; die Breslauer Mühle aber, welche ihr Getreide mit Geschirr zugefahren bekommt, versendet 10 t Mehl direkt von Breslau bis Frankfurt a/M. auf Grund der in dieser Entfernung zu voller Wirksamkeit gelangenden Staffel für 218 ℳ, d. i. um 78 ℳ billiger als die der Dresdener Mühle erwachsende Gesammtfracht; und dabei ist das Mehrgewicht, welches der Dresdener Müller bei dem Bezug des Getreides im Vergleich zu dem Mehlversand bezahlen muss, noch nicht einmal berücksichtigt! Wären die Tarife in der gewöhnlichen Weise nach der Kilometerentfernung gleichmässig gebildet, so würde die Sächsische gegenüber der Breslauer Mühle im wesentlichen nur die geringe Expeditionsgebühr (von 12 ℳ auf 10 t) mehr zu zahlen haben. Solche durch die thatsächliche Mehrarbeit der Eisenbahn begründeten Differenzen lassen sich ja noch übertragen. Unterschiede aber, wie sie nach vorstehendem die widernatürliche staffelförmige Berechnung zeitigt, müssen zum Ruin der Betroffenen führen."

Was hier von Dresden gesagt ist, gilt natürlich ganz in der gleichen Weise von Berlin und anderen Orten Mitteldeutschlands und das Schicksal der mitteldeutschen Mühlenindustrie wird sich im Falle weiterer Ausdehnung der Staffeltarife natürlich genau so bei anderen Zweigen der Veredelungsindustrie wiederholen.

Es würde sonach eine Verallgemeinerung der staffelförmigen Tarifbildung die Wirkung haben, dass die sich mit Umarbeitung von Rohstoffen befassenden Erwerbszweige mehr und mehr nach dem Gebiete der Produktion ihres Rohstoffs — so die Mühlenindustrie nach dem Osten Deutschlands — sofern sie aber ausländische Produkte verarbeiten, nach den Einbruchsorten bezw. den Hafenstädten sich wenden würde.

Kann das ein erwünschter Vorgang sein? Können es die Landesregierungen gleichgültig mit ansehen, wenn die Industriecentren im Innern Deutschlands mehr und mehr veröden? Ist es nicht eine unbedingte Schädigung des Nationalwohlstandes, wenn die in den Veredelungsetablissements des Binnenlandes angelegten Kapitalien sich als verloren herausstellen?

Es liegt aber in einem solchen Vorgange — und davon schweigt der Herr Verfasser ebenfalls vollständig — zugleich auch eine direkte Schädigung der Eisenbahnen selbst, die freilich unter Umständen durch Gewinnung anderer, ohne die grosse Ermässigung für die Eisenbahn verloren gehender Transporte wieder ersetzt werden kann. Dann natürlich bezieht die Eisenbahnverwaltung aus dem einen durchgehenden Transport, welcher die bisherigen Theiltransporte verdrängt, nach der staffelförmigen Berechnung bei im wesentlichen gleicher Leistung weit weniger Fracht, als für die bisherigen Einzeltransporte. Hierzu kommt noch eine weitere Schädigung insofern, als die umfangreicheren und daher mit höherem Frachtgenuss verbundenen Rohstofftransporte sich zu Gunsten der naturgemäss weniger umfänglichen Fabrikattransporte vermindern werden, eine Verminderung, die keineswegs immer durch Einreihen der Artikel in verschiedene Tarifklassen ihren Ausgleich findet. Man wolle sich nur daran erinnern, dass z. B. Getreide und Mühlenfabrikate gleich tarifiren.

Alle diese ungünstigen Wirkungen aber fallen, wie zu wiederholen, lediglich der Tarifbildung mit fallender Skala zur Last. Eine einfach kilometrisch berechnete Ermässigung wird derartige Verschiebungen niemals hervorbringen.

Hiernach ist zu resumiren: Der Staffeltarif kann durch die behauptete verhältnissmässige Abnahme der Eisenbahn-Selbstkosten mit der wachsenden Entfernung nicht begründet werden und wenn die Eisenbahnverwaltungen zur Gewinnung neuer Transporte oder Bekämpfung des Wettbewerbs anderer Beförderungswege Frachtermässigungen einführen wollen, so ist die Anwendung der staffelförmigen Tarifbildung nur dann zulässig, wenn eine eingehende Prüfung ergeben hat, dass durch diese Tarifbildung keine Schädigung grösserer Kreise des Erwerbslebens — mit der in der Regel auch eine Verminderung der Eisenbahneinnahmen verbunden ist — herbeigeführt wird. S.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 453 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Vereinsversammlung (abgesandt am 19. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. März d. J. wird eine neue (3.) Ausgabe der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande vereinbarten „Dienstanweisung, betreffend Beförderung von Ausstellungsgütern, für welche Frachtbegünstigungen in Anspruch genommen werden", in Kraft treten, durch welche auch Bestimmungen wegen der üblichen Frachtbegünstigungen für sogen. Wanderausstellungen eingeführt werden.

Aus dem Deutschen Reich.

Der Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Russland,

welcher dem Reichstage bereits zur Beschlussfassung zugegangen ist, regelt den Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Ländern (Art. 19) dahin, dass beide Theile einander für Eisenbahntransporte die gleichartige Behandlung mit den inländischen Transporten zugestehen.

In dem Schlussprotokoll ist zu Art. 19 noch eine spezielle Vereinbarung getroffen worden, welche lautet:

Zu Art. 19. Die vertragschliessenden Theile werden einander im Eisenbahn-Tarifwesen, insbesondere durch Herstellung direkter Frachttarife, thunlichst unterstützen. (Namentlich sollen solche direkte Frachttarife nach den Deutschen Hafenstädten Danzig (Neufahrwasser), Königsberg (Pillau) und Memel zur Vermittelung sowohl der Ausfuhr aus als der Einfuhr nach Russland den Bedürfnissen des Handels entsprechend eingeführt werden.

Zugleich sollen die Frachtsätze für die im Russischen Eisenbahntarif zum Getreide gerechneten Artikel sowie für

Flachs und Hanf von den Russischen Aufgabestationen bis zu den oben erwähnten Hafenstädten nach denjenigen Bestimmungen gebildet und unter die am Transport betheiligten Deutschen und Russischen Bahnen vertheilt werden, welche für die nach den Hafenstädten Libau und Riga führenden Russischen Eisenbahnen jetzt in Kraft sind oder in Kraft treten werden. Die ausser den Frachtsätzen erhobenen Zuschläge (Nebengebühren) sollen in gleicher Weise gebildet und der Betrag derselben nach den Russischen Vorschriften unter die betheiligten Linien vertheilt werden, wobei man darüber einverstanden ist, dass nur eine einzige Grenzgebühr, die den Russischen und den Deutschen zur Grenze führenden Bahnen zu gleichen Theilen zufällt, erhoben werden darf.

Diese Verpflichtung bezieht sich nur auf die beiderseitigen Staatsbahnen; doch werden die beiden Regierungen dahin zu wirken suchen, dass die Privatbahnen bei der Tarifbildung und Frachtvertheilung auf ihren Linien die gleichen Grundsätze anwenden. Sollten sich jedoch trotzdem die am Verkehr in einer der bezeichneten Richtungen betheiligten Privatbahnen diesen Grundsätzen der Tarifbildung und Vertheilung nicht unterwerfen, so sollen diese Grundsätze auch für die Staatsbahnen der vertragschliessenden Theile nicht mehr bindend sein.

Die zur Zeit bestehenden besonderen Bestimmungen zur Regelung des Wettbewerbs zwischen Königsberg und Danzig bleiben in Kraft.

Staffeltarife.

In der Sitzung des Herrenhauses vom 15. d. Mts. berührte Graf von Klinckowstroem die Frage der Staffeltarife, um den Preussischen Standpunkt zu vertreten. Ob Bayern die Zustimmung zum Russischen Handelsvertrage von der Aufhebung der Staffeltarife abhängig gemacht habe oder nicht, sei gleichgültig. Jedenfalls habe sich Bayern in Preussische Angelegenheiten eingemischt und dagegen müsse man diesseits protestiren.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nahm daraus Veranlassung zu folgender Aeusserung: „Ich bin nicht in der Lage, namens der Staatsregierung auf die Anfrage des Grafen von Klinckowstroem eine Antwort geben zu können. Wohl aber bin ich in der Lage, über die mir bekannten thatsächlichen Verhältnisse persönlich Auskunft zu ertheilen. Die Bayerische Regierung hat bereits im vorigen Jahre durch ihren hiesigen Gesandten die Preussische Regierung davon in Kenntniss gesetzt, dass sich über die Wirkungen des Staffeltarifs im Königreich Bayern eine grosse Besorgniss geltend macht. Sie hat ferner wiederholentlich mitgetheilt, dass diese Besorgniss im Wachsen begriffen sei und bereits Dimensionen angenommen habe, die es der Bayerischen Regierung zur Pflicht machen, sich mit der Preussischen Regierung dieserhalb in Verbindung zu setzen. Das war zu einer Zeit, wo von Verhandlungen über den Russischen Handelsvertrag noch nicht die Rede war. Infolge dessen hat die Preussische Regierung sich bereit erklärt, in nähere Erörterungen über die Frage einzutreten, ob und inwieweit die Besorgnisse, welche die Bayerische Regierung geltend gemacht hat, begründet wären bezw. inwiefern etwa durch eine Revision der Staffeltarife Abhilfe geschaffen werden könnte. Auf Grund dieser Bereitwilligkeit hat die Bayerische Regierung bereits im Januar d. J. Vertreter hierher gesandt, mit denen verhandelt worden ist. Diese Verhandlungen haben sich auf den Austausch desjenigen statistischen Materials bezogen, welches geeignet war, diese Frage näher zu beleuchten. Es ist darauf eine Pause in den Verhandlungen eingetreten, die dazu benutzt worden ist, beiderseits das gegebene Material zu sichten und an der Hand des eigenen Materials zu prüfen. Heute (15.) haben die Verhandlungen mit den Vertretern der Bayerischen Regierung ihren Fortgang genommen und sie werden voraussichtlich auch in den nächsten Tagen noch fortgesetzt werden. Welches Ergebniss diese Verhandlungen haben werden, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen. Ebenso wenig lässt sich natürlich heute schon sagen, welchen Standpunkt die Preussische Staatsregierung den Wünschen der Bayerischen Regierung gegenüber einnehmen wird. Es hat nicht nur die Bayerische Regierung, sondern es haben auch die übrigen Süddeutschen Regierungen dieselben Rekriminationen an die Preussische Regierung bezüglich der Staffeltarife gerichtet. Es sind daher auch Verhandlungen mit den Regierungen von Hessen, Baden, Württemberg und neuerdings auch mit Sachsen in Aussicht genommen worden, die gleichfalls zum Ziel haben, durch mündliche Erörterungen zwischen den beiderseitigen Vertretern die einschlägigen Fragen zu prüfen. Diese Berathung wird voraussichtlich am 26. d. Mts. beginnen. Sie werden daraus ersehen, m. H., dass die Annahme, die Bayerische Regierung habe von Regierungswegen schon eine ganz bestimmte Stellung zu der Sache genommen und, wie die Blätter mittheilen, also ihre Abstimmung bei dem Russischen Handelsvertrag von der unbedingten Aufhebung der Staffeltarife abhängig gemacht, thatsächlich nicht begründet ist, wenigstens ist mir von einer solchen formellen Eröffnung der Bayerischen Regierung nichts bekannt. Dass die Preussische Regierung unter diesen Umständen eine Entscheidung darüber, ob die Staffeltarife aufzuheben oder ob und welche Aenderung der Staffeltarife etwa eintreten soll, bis jetzt noch nicht getroffen hat, werden Sie erklärlich finden.“

Der Herr Minister fügte weiter hinzu: „Ich möchte bestätigen, dass für die Aufhebung der Staffeltarife sowohl Gründe hergeleitet werden aus dem Russischen Handelsvertrage, wie aus der etwaigen Aufhebung des Identitätsnachweises, und dass namentlich im Süden Deutschlands, besonders in Bayern, vielfach die Aufhebung des Identitätsnachweises als eine Schädigung der dortigen Interessen angesehen wird. Ich möchte bei dieser Gelegenheit noch darauf aufmerksam machen, dass die allgemeine und uneingeschränkte Aufhebung der Staffeltarife wohl kaum von irgend einer der Süddeutschen Bundesregierungen gefordert wird. Der Bayerischen Regierung und den anderen Süddeutschen Regierungen kann und wird es durchaus gleichgültig sein, wenn unsere alten, schon vor dem 1. September 1891 gültigen Staffeltarife wieder aufleben, oder wir aus den östlichen Theilen, z. B. von Oderberg aus nach Berlin oder Hamburg, Staffeltarife einführen. Die Süddeutschen Regierungen und auch der Westen, glaube ich, befinden sich in derselben Lage; sie streben nur dahin, dass das östliche Getreide und vorzugsweise das östliche Mehl auf denjenigen Märkten, die sie bisher beherrscht haben, mit ihren eigenen Produkten nicht in eine überlegene, preisvermindernde Konkurrenz treten. Darum, glaube ich, kann man auch nicht behaupten, dass die Bayerische Regierung darauf ausgehe, die Tarifautonomie des Preussischen Staates zu beschränken. Die Bayerische Regierung will sich nur wehren gegen angebliche oder wirkliche Schäden, die ihr aus bestehenden Tarifen erwachsen, und daraufhin gehen ihre Bestrebungen, wie ich mir vorher bereits erlaubt habe, anzuführen, bereits seit Jahr und Tag. Dass die Verhandlungen über diese Frage zeitlich mit den Verhandlungen über den Russischen Handelsvertrag zusammenfallen, ist thatsächlich richtig. Der Beginn der Erörterungen zwischen den Regierungen über diesen Gegenstand liegt aber weit früher. Dass die Bayerische Regierung nicht ohne weiteres die totale Aufhebung der Staffeltarife fordert, geht am besten doch daraus hervor, dass ihre Vertreter noch heute mit unseren Vertretern darüber verhandeln, ob und durch welche Aenderungen an den Staffeltarifen ein Ausgleich zwischen den beiderseitigen Interessen herbeigeführt werden kann.“

Eisenbahn - Tarifkommission.

Die Tagesordnung der unter dem Vorsitze des Ober-Regierungsraths Wittich hier abgehaltenen Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission mit dem Ausschuss der Verkehrsinteressenten umfasste 14 Gegenstände. Als wichtigste Beschlüsse sind folgende hervorzuheben: Anderweit geregelt wurde (gegen die Stimmen des Ausschusses) die Frachtberechnung für lange Gegenstände, präziser gefasst die Positionen Wolle, Borke und Lohe, ergänzt bezw. neu aufgestellt ein Verzeichniss für Emballagen. Aus dem Verzeichniss der sperrigen Güter wurde Nr. 24 (getrocknete Pflanzen usw.) gestrichen. Hohlglas- und Thonwaaren können, wenn zur Ausfuhr bestimmt, in gedeckt gebauten Wagen in beliebiger Verpackung versandt werden. Verwiesen werden nach Spezialtarif I: Wermuthkraut, Antichlor; nach Spezialtarif III: Schlackensand, Schlackenmehl; Zinkgrau wird in Spezialtarif II belassen. Antichlor und Schlackenmehl sind bedeckt zu fahren. Abgelehnt wurden die beantragten Frachtermässigungen für Erdnusskleie und Erdnussschaalen, für gefärbten Schwerspath, Schwefeleisen und Dachfilz (bei den beiden letzten Artikeln gegen die Stimmen des Ausschusses der Verkehrsinteressenten). Vertagt wurden die Verhandlungen über geröstetes Getreide. — Die nächste Sitzung soll am 19. Juni d. J. stattfinden.

Unfälle im Monat Dezember 1893.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Dezember 1893 beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 3 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 30 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 229 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Ereignisse beim Eisenbahnbetriebe, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 255 Personen verunglückt, sowie 33 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 146 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 8 getödtet und 16 verletzt, und zwar entfallen: je 1 Tödtung auf die Crefelder

Eisenbahn, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, 2 Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin und je 1 Tödtung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg, zu Magdeburg und zu Hannover, 11 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, je 1 Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M., zu Köln (rechtsrh.) und zu Köln (linksrh.).

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 37 getödtet und 161 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 19 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 36 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 858,53 km Betriebslänge und 976 124 971 geförderten Achskilometern) 264 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckarbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Elberfeld die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 543,22 km Betriebslänge und 30 832 957 geförderten Achskilometern) 17 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Beförderung von Massengütern nach Eisenbahnstationen ohne Zollstelle.

Nach einem Erlass des Reichskanzlers vom 13. d. Mts. hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 1. d. Mts. das Folgende beschlossen:

1. Die Ziffer 11 a der Anweisung zur Ausführung des Vereins-Zollgesetzes (zu den §§ 41, 47 und 72), sowie der § 23 Abs. 3 des Eisenbahn-Zollregulativs erhalten folgenden Zusatz:

   „Wenn die eingegangenen Massengüter nach Eisenbahnstationen ohne Zollstelle weiter geführt werden sollen, so kann auf Antrag des Waarendisponenten, sofern ein dem deklarirten Gewicht entsprechender Abgabebetrag sichergestellt wird, die Verwiegung des leeren Wagens am Entladungsorte durch zwei auf die Wahrnehmung des Zollinteresses besonders verpflichtete Beamte der Bahnverwaltung vorgenommen werden, von denen einer Vorsteher der Station oder der Güterabfertigungsstelle oder der Vertreter einer solchen sein muss. Ueber das Ergebniss der Ermittelung ist von dem Zollpflichtigen binnen einer von dem Abfertigungsamte zu bestimmenden Frist diesem Amte eine durch die Beamten, welche die Verwiegung vorgenommen haben, ausgestellte Wägebescheinigung vorzulegen."

2. In Nr. 11 b Abs. 1 der Ausführung des Vereins-Zollgesetzes (zu den §§ 41, 47 und 72), sowie im § 23 Abs. 4 des Eisenbahn-Zollregulativs werden die Worte: „nicht mehr als 2 Jahre" abgeändert in: „nicht mehr als 3 Jahre".

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Auf der Bahnlinie Halle-Aschersleben ist das zweite Geleis der Theilstrecken Trotha-Nauendorf und Sandersleben-Aschersleben nach vorausgegangener landespolizeilicher Abnahme am 1. bezw. 10. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. März d. J. wird die an der Strecke Liegnitz-Königszelt zwischen den Stationen Neuhof und Brechelshof belegene, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Triebelwitz auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Bahnstrecke Guntershausen-Gensungen belegene, bisher nur für den Personenverkehr und für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Grifte wird am 1. März d. J. auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. März d. J. ab erhält die an der Bahnstrecke Wesel-Emmerich belegene Station Haldern die Bezeichnung „Haldern (Rheinland)" und die an der Bahnstrecke Wanne-Münster belegene Station Haltern die Bezeichnung „Haltern (Westfalen)".

Lauterecken-Staudernheim.

In Nr. 42 des „Reichs-Anzeigers" ist die Konzessionsurkunde für die Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen, betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer Eisenbahn von Lauterecken über Meissenheim nach Staudernheim veröffentlicht.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

In der Sitzung des Aufsichtsraths wurde beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 4,75 % für die Stammaktien und für die Prioritäts-Stammaktien vorzuschlagen. Die Generalversammlung kann erst dann einberufen werden, wenn die sämmtlichen Abrechnungen von den verschiedenen Verbänden eingegangen sind, da alsdann erst die genauen Ziffern für Abschluss und Geschäftsbericht festgestellt werden können. Eine für die Feststellung der Einnahmen und des Gewinnes wesentliche Aenderung kann aber durch diese endgültigen Festsetzungen nicht mehr herbeigeführt werden.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Das im laufenden Steuerjahre Kommunalabgabepflichtige Reineinkommen aus dem Betriebsjahre 1892 ist bezüglich der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Eisenbahngesellschaft Almelo-Salzbergen in Betracht kommt, auf 44 403 ℳ festgestellt worden.

Aus dem Betriebe der Preussischen Strecke Salzbergen-Landesgrenze, soweit dabei die Holländische Eisenbahngesellschaft berührt wird, ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1892 nicht erzielt worden.

Verkehr mit Russland.

Zur Erleichterung des gegenseitigen Waarenaustausches hat die Russische Eisenbahnbehörde sich mit der Einführung besonderer Gütertarife für den geraden Verkehr zwischen verschiedenen Deutschen und Russischen Bahnplätzen, und zwar für die Artikel Terpentinöl, Wolle, Spiritus, Thierhaare, Felle, Häute, Borsten, Knochen, Lumpen und Knochenkohle einverstanden erklärt. Die Einführung selbst soll binnen kurzem erfolgen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 12,5 % für das Jahr 1893 in Vorschlag zu bringen.

Neue Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.

Die an die Stadtgemeinde Berlin für das Jahr 1893 zu entrichtende Abgabe von der gesammten Roheinnahme (mit Ausnahme der aus der ausserhalb der Stadt gelegenen Strecke Friedrichsfelde-Herzberge resultirenden Einnahme) beträgt 70 757 ℳ.

The Tramways Company of Germany.

Die ausserordentliche Generalversammlung ertheilte den Direktoren die Ermächtigung, sämmtliche Vermögensobjekte der Gesellschaft an eine neu zu bildende Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Dresden zu veräussern. Im Interesse der kleineren Aktienbesitzer wird der durch Gründung der Hannoverschen Strassenbahn selbständig abgezweigte Hannoversche Besitz ungetheilt für die neue Dresdener Gesellschaft übernommen, um später eine leichtere Vertheilung desselben zu ermöglichen. Die künftige Ersparniss beträgt jährlich 27 000 ℳ. Das Kapital der neuen Gesellschaft wird auf 8 650 000 ℳ abgerundet; auf den Hannoverschen Besitz entfallen 2 879 000 ℳ. Nach Englischem Gesetz ist der Beschluss binnen 4 Wochen durch eine anderweite Generalversammlung zu ratifiziren; dieselbe soll mit der ordentlichen Jahresversammlung zusammenfallen.

Neue Berliner Omnibus- und Packetfahrt-Aktiengesellschaft.

In der ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, in Zukunft „Berliner Packetfahrt-Aktiengesellschaft" zu firmiren.

Der Verkehr auf den Wasserstrassen Berlins im Jahre 1893

hat nach dem „Centr.-Bl. d. Bauverw." gegenüber dem Vorjahre, welches einen erheblichen Rückgang gezeigt hatte, bedeutend zugenommen; derselbe steht hinter demjenigen des verkehrsreichsten Jahres 1891 nur wenig zurück. Bezüglich des Gewichts der zu Wasser abgegangenen Güter überflügelt das Jahr 1893 sogar alle früheren Jahre ganz bedeutend, indem die Steigerung dieses Verkehrs 35 % ausmacht.

Das Gesammtgewicht betrug in Tonnen: a) durchgehende 383 487 (gegen 360 530 im Vorjahre), b) angekommene 4 473 848 (4 231 728), c) abgegangene 532 120 (395 792). Die Anzahl der Schiffe betrug: a) durchgehende 4 359 (4 395), b) angekommene 45 762 (42 427), c) abgegangene 45 359 (42 003).

Unter den angekommenen Schiffen befanden sich 3 504 Personendampfschiffe, 4 304 (3 765) Schleppdampfer, 30 Tau- (Ketten-) Schiffe, 612 Güterdampfschiffe (davon 86 unbeladen) mit einer Tragfähigkeit von 74 976 t, beladen mit 44 688 t Gütern, und 37 312 Segelschiffe (davon 3 630 unbeladen) mit einer Tragfähigkeit von 5 035 787 t, beladen mit 4 429 160 t Gütern. Von den abgegangenen Schiffen waren 3 499 Personendampfer, 4 295 Schleppdampfer, 30 Tau- (Ketten-) Schiffe, 626 Güterdampfschiffe (davon 8 unbeladen) und 36 909 Segelschiffe mit 496 231 t Gütern. Unter den durchgehenden Schiffen waren 2 Dampfer und 4 262 Segelschiffe (davon 1 307 unbeladen) mit 383 392 t Gütern. Die Verwendung der Schleppdampfer hat wiederum eine erhebliche Steigerung erfahren.

Im ganzen sind zu Berg 2 531 472 t und zu Thal 1 942 376 t Güter angekommen, dagegen abgegangen zu Berg 278 878 t und zu Thal 253 243 t Güter. Unter den durchgegangenen Gütern sind Zucker mit 43 092 t, Steine und Steinwaaren mit 95 027 t, Steinkohlen mit 102 973 t, Braunkohlen mit 16 469 t und Mauersteine mit 19 129 t hervorzuheben. Im ganzen sind zu Berg 110 751 t und zu Thal 272 736 t Güter durchgegangen.

Die obigen Angaben beziehen sich nur auf das Weichbild der Stadt Berlin, nicht auf Charlottenburg und die übrigen Vororte, in denen sich wichtige Lösch- und Ladestellen befinden.

Aus der Bayerischen Abgeordnetenkammer.

Bei der Berathung des Antrages, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, in ihren Bemühungen zur Beseitigung der Preussischen Staffeltarife für Getreide und Mahlprodukte mit thunlichster Energie fortzufahren, wurde von dem Staatsminister Freiherrn v. Crailsheim folgende Erklärung abgegeben: „Der Herr Referent hat die Verhältnisse, welche durch die Preussischen Getreide- und Mehl-Staffeltarife hervorgerufen wurden, mit solcher Sachkenntniss und Ausführlichkeit dargestellt, dass mir nur wenig zu sagen übrig bleibt. Der Herr Referent hat die Entstehungsgeschichte der Preussischen Staffeltarife bereits erwähnt. Sie verdanken ihre Entstehung den eigenthümlichen Verhältnissen des Jahres 1891, wo infolge des ungünstigen Ernteausfalles in Norddeutschland und des gleichzeitigen Russischen Roggen-Ausfuhrverbotes Ernährungsschwierigkeiten für Norddeutschland befürchtet wurden. Im August 1891 hat das Reichsamt des Innern der Bayerischen Staatsregierung die Mittheilung gemacht, dass die Preussische Eisenbahnverwaltung ermässigte Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate einzuführen beabsichtige und das Reichsamt des Innern stellte der Bayerischen Staatsregierung anheim, sich diesen Maassnahmen anzuschliessen. Die Bayerische Regierung lehnte die Theilnahme ab und sie machte sofort aus den Bedenken, die gegen die Staffeltarife vom Standpunkte der Bayerischen Landwirthschaft bestehen, kein Hehl. Sie gab daher dem Wunsche Ausdruck, dass auch in Preussen die beabsichtigten Staffeltarife wieder beseitigt würden, wenn die Verhältnisse, welche zu ihrer Einführung geführt haben, weggefallen wären.

Nachdem die Staffeltarife ³/₄ Jahre bestanden hatten, wurden von Seite der Bayerischen Regierung bei der Preussischen Schritte wegen Aufhebung derselben gethan unter Hinweis darauf, dass jetzt wohl wieder normale Verhältnisse eingetreten seien. Die Bayerische Regierung glaubte um so mehr auf einen Erfolg dieser Schritte rechnen zu dürfen, als inzwischen auch eine Anzahl Preussischer Handelskammern, sowie andere Interessenvertretungen Norddeutschlands und Mitteldeutschlands, insbesondere die Handelsvereinigungen der Deutschen Ostseestädte und die Mitteldeutschen Müller, sowie selbst der Preussische Landes-Eisenbahnrath sich für die Beseitigung der Staffeltarife ausgesprochen hatten. Allein die Preussische Regierung verhielt sich abwartend und ablehnend, da sich die Wirkung der Staffeltarife noch nicht übersehen lasse, und da dieselben sowohl von den Freunden als von den Gegnern der Maassnahme überschätzt werden. Im Oktober 1892 wandten wir uns von neuem im Benehmen mit der Württembergischen Regierung an die Preussische Regierung und wiesen auf die steigende Beunruhigung hin, die sich infolge der Fortdauer der Staffeltarife in der Landwirthschaft treibenden Bevölkerung und in den Kreisen der Müller geltend mache. Diese bis in die neueste Zeit fortgesetzten Schritte haben bis jetzt zu einem Ergebnisse nicht geführt. Im Oktober v. J. wurde zwar der Artikel „Malz“ aus dem Staffeltarife entfernt; allein bald darauf wurde für Schlesien nach Mittel- und Westdeutschland ein Ausnahmetarif für Malz eingeführt, der erneute Klagen der Bayerischen Malzfabrikanten hervorgerufen hat, da sich dieselben durch die Konkurrenz des auswärtigen, Mährischen Produktes geschädigt fühlen.

Im übrigen hat sich die Preussische Regierung bis jetzt nicht geneigt gezeigt, an den Staffeltarifen eine Aenderung eintreten zu lassen, obwohl der Wunsch der Bayerischen Regierung von der Württembergischen und Badischen Regierung lebhaft getheilt wird. Nicht unerwähnt möchte ich lassen, dass schon im vorigen Jahre auch in dem Preussischen Abgeordnetenhause sich eine lebhafte Agitation für die Aufhebung der Staffeltarife geltend gemacht hat. Es wurde ein von mehr als hundert Abgeordneten unterzeichneter Antrag eingereicht, der dahin geht, die seinerzeit versuchsweise eingeführten Ausnahmetarife schleunigst wieder aufzuheben. Wie der Herr Referent bereits erwähnt hat, wird diese Bewegung bei der gegenwärtigen Session des Abgeordnetenhauses sich erneuern. Die Preussische Regierung machte gegenüber den aus Bayern erhobenen Klagen geltend, dass die Staffeltarife auch die Getreide- und Mehlausfuhr aus Bayern begünstige. Die Ausfuhr von Getreide aus Bayern habe zugenommen, die Mehlausfuhr zum mindesten nicht abgenommen. Die Mehlausfuhr aus Norddeutschland nach Bayern sei allerdings im Fortschreiten begriffen; allein sie habe noch nicht diejenige Höhe erreicht, die sie vor Einführung der Staffeltarife innegehabt hat. In der That schien auch das statistische Material, auf das sich die Preussische Regierung berief, die von ihr gemachte Gegenerinnerung zu bestätigen. Dieses statistische Material umfasste einerseits das Kalenderjahr 1889, andererseits die ersten 12 Monate nach Einführung des Staffeltarifs. Von Bayerischer Seite wurde geltend gemacht, dass diese Gegenüberstellung ein vollständig richtiges Bild nicht gewähre, da das Jahr 1891 infolge der ungünstigen Ernteverhältnisse in Norddeutschland, der günstigen Ernte in Süddeutschland einerseits und andererseits des Roggen-Ausfuhrverbotes ein anormales gewesen sei. Wir gaben daher dem Bedenken Ausdruck, ob bei normalen Ernteverhältnissen sich die Getreideausfuhr aus Bayern nach Norddeutschland in der gleichen Höhe erhalten werde, und ob nicht die Mehlausfuhr aus Norddeutschland nach Bayern noch weiter fortschreiten werde. Ferner machten wir geltend, dass, abgesehen von den Quantitäten der Einfuhr aus Norddeutschland nach Bayern, schon der Preisdruck, der durch die Staffeltarife auf landwirthschaftliche Produkte und auf Mühlenfabrikate geübt wird, für die Bayerischen Landwirthe und Müller sehr beschwerend sei. In der That hat nach Versicherungen, die mir aus Kreisen von Mühleninteressenten zugekommen sind, infolge der Einführung der Staffeltarife ein solcher Preisdruck auf Mühlenfabrikate stattgefunden, dass eine Konkurrenz der Bayerischen Müller mit Gewinn kaum mehr möglich ist. Dass die Landwirthschaft durch diese Verhältnisse, unter welchen die Mühlenfabrikation leidet, gleichfalls in Mitleidenschaft gezogen wird, das bedarf einer weiteren Auseinandersetzung wohl nicht. In der jüngsten Zeit hat sich die Preussische Regierung bereit erklärt, in kommissarische Erörterungen derjenigen Beschwerden einzutreten, die infolge der Einführung der Staffeltarife in Bayern hervorgerufen sind. Die Konferenz von Kommissaren der Bayerischen und Preussischen Ministerien hat in den jüngsten Tagen stattgefunden. Ueber das Ergebniss der Konferenz bin ich noch nicht näher informirt. Zu einem praktischen Resultate hat dieselbe vorerst nicht geführt, und der hierbei stattgefundene Meinungsaustausch soll in einer Schlusskonferenz einer weiteren Prüfung unterzogen werden. Ich habe diese Darlegungen nur gegeben, um zu beweisen, dass die Bayerische Regierung voll und ganz ihre Schuldigkeit gethan hat, um den erhobenen Klagen gerecht zu werden.“

Bei dem gleichen Anlasse nahmen ausser dem Referenten des Finanzausschusses noch fünf Abgeordnete das Wort, um sich — theilweise in recht kräftiger Weise — gegen die Preussischen Staffeltarife auszusprechen.

Die Abgeordnetenkammer hat den eingangserwähnten Antrag schliesslich auch einstimmig angenommen.

Aus Russland.

Projektirter Tunnel unter der Newa.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten beschäftigt sich zur Zeit, wie berichtet wird, mit der Frage der Herstellung eines Tunnels unter dem Newafluss. Wie es scheint, soll der Tunnel recht namhafte Grössenverhältnisse erhalten, da derselbe die Bestimmung haben soll, aufzunehmen:

1. die elektrischen Kabel für alle hierher gehörigen Zwecke;
2. den Fussgängerverkehr;
3. den Fuhrwerkverkehr und endlich
4. die Pferdebahnschienenstränge.

Dementsprechend wird projektirt, dem Tunnel einen Durchmesser von 13 m zu geben. Die Länge wird 185 m betragen

und sollen die Herstellungskosten auf ungefähr 3 Millionen Rubel veranschlagt sein.

Eisenbahn nach dem Norden Russlands.

Wir haben bereits Gelegenheit gehabt, auf das Projekt einer Eisenbahn nach dem Norden Russlands kurz aufmerksam zu machen und können heute ausführlichere Nachrichten über diese Frage bringen, die vielleicht auch eine politische Bedeutung zu spielen berufen sein könnte, denn dieselbe wird eine wirksame Verbindung mit den nordwestlichen Grenzen des Reiches herstellen, worauf die Russische Tagespresse in letzter Zeit mit vielem Wohlgefallen hinweist. Der Gedanke, eine Eisenbahn nach dem Norden Russlands zu bauen, ist jetzt gerade ein Vierteljahrhundert alt. Er tauchte zum ersten Mal im Jahre 1868 auf, als in dem ganzen Norden Russlands eine furchtbare Hungersnoth herrschte und zur Versorgung der dortigen Bevölkerung mit Getreide eine besondere Kommission unter dem Vorsitz des damaligen Grossfürsten-Thronfolgers, Sr. Majestät des jetzt regierenden Kaisers geschaffen wurde. Bei dem Fehlen fast aller Kommunikation mit dem Norden hatte jene Kommission mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen, um ihrer Aufgabe gerecht zu werden. Jetzt hat das Finanzministerium den alten Plan wieder aufgenommen und lässt sich dessen energische Förderung angelegen sein. Für die Verbindung mit dem Norden kommen vorzugsweise drei Projekte in Betracht, nämlich eine Eisenbahn von Wologda nach Archangelsk, eine Eisenbahnverbindung zwischen der Dwina und dem Wolga-Kamabassin sowie die Finnländische Murmanbahn (entweder von Uleaborg oder Kuopio oder Joensuu ausgehend). Die Projekte sind detaillirter von der Moskau-Jaroslaw-Wologdaer Bahn und der Moskau-Kasaner Bahn ausgearbeitet und der Finnländischen Bahn, die ja wesentlich an dem Zustandekommen einer Schienenverbindung mit dem Norden interessirt sind. Weiter ist auch bereits eine besondere Kommission zusammengetreten, welche auf Grund dieser Vorarbeiten die Bahnrichtung auswählen soll. Natürlich wird man nicht darauf rechnen können, dass die neue Bahn nach dem Norden schon in den ersten Jahren ihres Bestehens Reineinnahmen liefern wird, dafür ist aber der Nutzen, den diese Bahn für die Hebung der Kultur und der ökonomischen Lage des Nordens bringen wird, nicht hoch genug anzuschlagen.

Die erste Sitzung der Kommission hat bereits stattgefunden unter dem Vorsitz des Adlatus des Ministers der Verkehrsanstalten, Generallieutenant Petrow. Der Kommission gehören Vertreter der Ministerien der Verkehrsanstalten, der Finanzen, des Innern, der Domänen, der Marine, des Krieges, der Reichskontrole und der Finnländischen Regierung an. Ausserdem hat die Kommission das Recht, Spezialisten und Vertreter der örtlichen Administration und Stadt- und Landschaftsverwaltung heranzuziehen. Die Kommission ist auf keine lange Dauer berechnet, da schon im Frühling die Trassirungsarbeiten beginnen sollen.

Benutzung des Militärs zur Reinigung der Bahn von Schnee.

Der Minister der Verkehrsanstalten bringt mittelst Erlasses vom 11. Dezember 1893 Nr. 20239 zur Kenntniss der Bahnverwaltungen, dass nach stattgehabter Verständigung mit dem Kriegsminister für Benutzung militärischer Kommandos zur Reinigung der Bahn von Schnee infolge stattgehabter Schneeverwehungen zu zahlen ist für einen Arbeitstag: einem Stabsoffizier 5 R., einem Oberoffizier 3 R., einem Unteroffizier 1,50 R., einem Gemeinen 1 R. und täglich 1/2 Pfund Fleisch sowie Thee oder Schnaps.

Wird in der Nacht die Hilfe des Militärs in Anspruch genommen, so ist ebenso viel zu zahlen.

Iwangorod-Dombrowobahn: Station Golonog.

Durch Allerhöchsten Befehl ist die Station der Iwangorod-Dombrowobahn „Dombrowo“ umbenannt worden in „Golonog“.

Verfügung, betreffend das Erlöschen der Cholera.

Nachdem die Cholera fast überall erloschen ist, ordnet eine Verfügung des Direktors des Eisenbahndepartements an, dass auf denjenigen Bahnen, für die die vorstehende Annahme zutrifft, es nicht weiter erforderlich ist, zu unterhalten:

1. die ärztliche Untersuchungsstation;
2. das verstärkte ärztliche Personal;
3. die Cholerakrankenwagen.

Es dürfen nun auch wieder Teppiche in den Kupees ausgelegt werden, dagegen müssen aber die weichen Möbel in den Wagen und Stationsräumen nach wie vor mit einem sauberen Leinenüberzug versehen bleiben, weil dadurch die Uebertragung vieler ansteckenden Krankheiten verhindert werden kann.

Versorgung der Billetkassen mit Wechselgeld.

Ein Erlass des Ministers der Verkehrsanstalten vom 22. November 1893 Nr. 18829 bestimmt, dass zur grösseren Bequemlichkeit des Publikums die Billetkassen mit soviel Wechselgeld versorgt sein sollen, dass die Kassen stets Geld zum Ausgeben verfügbar haben, damit die steten Klagen des Publikums darüber, dass die Billeteure abgezähltes Geld verlangen, wozu sie nach den bisher bestehenden Verfügungen berechtigt waren, aufhören.

Aus Frankreich.

Betriebseröffnungen.

1. Die „Compagnie des tramways de Bordeaux Bouscat au Vigean“ hat am 17. Dezember 1893 ihre elektrische Bahn von Bordeaux nach le Vigean dem öffentlichen Betriebe übergeben. Die Stromzuführung erfolgt durch oberirdische Leitung; es ist die dritte Anwendung dieser Anordnung in Frankreich, welche bisher nur in Clermont Ferrand und in Marseille gewählt wurde.

2. Die „Compagnie du chemin de fer de l'Est Marseille“ hat ihre mit 1 m Spurweite gebaute Dampfstrassenbahn von Marseille (Noailles Hotel) nach dem grossen Friedhof und Saint Pierre (3 km) eröffnet. Der Endbahnhof in Marseille liegt am Eingang eines langen Tunnels, dessen gerade Strecken durch 5 Krümmungen von 30 m Mindesthalbmesser bei einem Gefälle von 37 mm verbunden sind; die unter freiem Himmel liegende Strecke hat 7 Krümmungen von 35 m Halbmesser und Steigungen bis zu 40 mm auf 1 m. Wo die Bahn auf eigenem Unterbau liegt, sind Vignoleschienen, auf öffentlichen Strassen dagegen eine Schienenverbindung mit Zwangsschienen und Stühlen und als Unterlage Holzquerschwellen verwendet. Die Züge verkehren mit einer Geschwindigkeit von 10 km in der Stunde und bestehen aus einer 12 t schweren Lokomotive mit 4 gekuppelten Rädern und ohne Feuerheerd nach Bauart Francq, sowie aus 2 elektrisch beleuchteten und mit Soulerinbremse versehenen Personenwagen mit verschiebbaren Achsen. In den Stadt- und Tunnelstrecken wird der Ausblasdampf verdichtet; die Maschinen müssen bis zur Neuaufnahme von Dampf 15—18 km zurücklegen.

Konzessionsübertragung.

Durch Verordnung des Präsidenten der Republik vom 16. Januar d. J. ist die Uebertragung der Konzession für die in den Departements Isère und Savoyen gelegene, durch Verordnung vom 28. Januar 1893 für gemeinnützig erklärte Strassenbahn Voiron-Saint Béron nebst Zweigbahn Saint Laurent du Pont-Fourvoirie von dem bisherigen Konzessionsinhaber Bernard auf die „Société anonyme du chemin de fer de Voiron à Saint Béron par Saint Laurent du Pont“ genehmigt worden.

Geld- und Werthsendungen auf der Westbahn.

Nach dem „Journal des transports“ hat die Westbahn vom 7. Januar d. J. folgende Ergänzung zu den Beförderungsbestimmungen für Geld- und Werthsendungen eingeführt:

Art. 1. Die Reisenden I. und II. Klasse sind berechtigt, in allen Zügen, wo dies fahrplanmässig zulässig ist, Packete mit Geld, Werthsachen und Kunstgegenständen unter folgenden Bedingungen bei sich zu behalten: 1. Sie haben bei der Abfahrt das Rohgewicht dieser Gegenstände feststellen zu lassen und an die Gesellschaft die Fracht nach dem Satze des Packettarifs zu zahlen, wobei der Berechnung ein 10 Mal grösseres Gewicht als das wirkliche der beförderten Packete, mindestens aber 3 kg in I. Klasse und 2 kg in II. Klasse zu Grunde gelegt wird. 2. Die Reisenden haben diese Packete selbst zu überwachen und auf jeden Anspruch gegenüber der Gesellschaft im Falle des Verlustes oder der Verschleppung zu verzichten.

Art. 2. Der Reisende nimmt mit seinen Packeten in einem ihm allein vorbehaltenen Abtheil I. oder II. Klasse Platz, ohne dass er gezwungen ist, mehr als eine Fahrkarte zu lösen. Das wirkliche Gewicht der so beförderten Sendungen darf indessen 700 kg nicht übersteigen.

Ermässigte Weintarife.

Monate lang hat der Kampf über die von den Eisenbahngesellschaften in Aussicht genommenen ermässigten Weintarife (vergl. Nr. 82 S. 780 Jahrg. 1893 d. Ztg.) in den Zeitungen, den Sitzungen der Handelskammern und den Versammlungen der Berufsgenossenschaften getobt, ohne dass bei dem Widerstreit der Interessen an eine Einigung zu denken war. Jetzt hat der Landes-Eisenbahnrath sein Wort gesprochen und in seinem Sinne wird allem Anschein nach die Entscheidung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ausfallen. Aus dem interessanten Berichte des Eisenbahnrathes theilen wir folgendes mit: Infolge der Rebenkrankheit, welche vor einigen Jahren

die Weinberge befiel. sank die Weingewinnung Frankreichs in ungeheurem Maasse, nämlich von 85 Millionen Hektoliter in 1875 auf nur 20 Millionen Hektoliter, so dass nicht einmal der eigene Landesverbrauch gedeckt werden konnte. Dieser Ausfall wurde durch ausländische Weine, welche dank den ausserordentlich niedrigen Schiffstarifen in kurzem den Französischen Markt überschwemmten, gedeckt. Der hohe Gehalt dieser Weine verschaffte ihnen übrigens in Paris einen bedeutenden Vortheil gegenüber den Südfranzösischen Weinen, weil jene die gleiche Verzehrungssteuer wie diese bezahlten, die Spanischen Weine sich aber nach ihrem Eintritt verdoppelten. Unter diesen Umständen war es für die Südfranzösischen Weine, obwohl die dortigen Winzer ihre Weinberge wiederhergestellt hatten und fast die frühere Ernte wieder erzielten, beinahe unmöglich, in Paris gegen die Spanischen Weine anzukämpfen. Im Jahre 1892 wurden in Frankreich fast 1 Million Tonnen ausländischer Weine, davon 335 000 t über die Seine, eingeführt und fast ausschliesslich in der Hauptstadt abgesetzt.

Um dieser Lage ein Ende zu machen, legten die Süd-, Orléans-, West-, Mittelmeer-, Gürtel- und Staatsbahn am 21. September 1893 ihre ermässigten Tarife dem Minister zur Genehmigung vor. Die Angriffe gegen diese Tarife bezogen sich namentlich auf folgende Punkte: 1. Der feste Preis von 28 Frcs. für die Tonne von allen Südbahnstationen nach Paris, sowie der feste Preis von 18 Frcs. zwischen Paris und Bordeaux würden die geographische Lage umstürzen. 2. Die geforderte Aufgabe von wenigstens 8 000 kg würde nur den Grosshändlern zu Gute kommen. 3. Der Südosten Frankreichs, also das Verkehrsgebiet der Paris - Lyon - Mittelmeerbahn namentlich östlich der Rhone werde gegenüber dem Südwesten benachtheiligt. Im Einverständniss mit den betheiligten Gesellschaften sind daher vom Landes-Eisenbahnrath in seiner Sitzung vom 17. Januar d. J. folgende Aenderungen vorgenommen worden: 1. Der feste Satz von 28 Frcs. wurde durch einen Tarif ersetzt, der bis 500 km unverändert 22,50 Frcs. für die Tonne, von 501 bis 600 km 3 Cts, von 601 bis 700 km 2 Cts. und über 700 km 1 Cts. für das Tonnenkilometer einschliesslich Nebengebühren beträgt; dem festen Satze von 18 Frcs. für Bordeaux wurde ein gleicher Satz für la Rochelle, Rochefort und Saint Nazaire und ein fester Satz von 16 Frcs. für Nantes an die Seite gestellt. 2. Das geforderte Mindestgewicht der Ladung von 8 000 kg wurde auf 7 000 kg ermässigt. 3. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erbot sich, auch für ihr Gebiet den unter 1 genannten Tarif aber mit einem Zuschlag von 2 Frcs. zu erheben. Da dieser Vorschlag nicht die Zustimmung des Eisenbahnrathes fand, hat die Gesellschaft am 20. Januar d. J. einen Tarif vorgeschlagen, nach dem bis 200 km ein fester Satz von 16,50 Frcs. für die Tonne, von 201 bis 400 km ausserdem 3 Cts., von 401 bis 500 km 2 Cts., von 501 bis 700 km 1,5 Cts. und über 700 1 Cts. für das Tonnenkilometer erhoben werden.

Bevor übrigens der Minister die Beschlüsse des Eisenbahnrathes bestätigt, wird sich noch die Kammer mit der Frage beschäftigen; eine Anfrage war bereits vor dem Gutachten des Eisenbahnrathes angekündigt, aber auf Wunsch des Ministers verschoben worden.

Pariser Seehafen.

Am 20. Januar d. J. kam in der Kammer der Antrag des Abg. Jacques, betreffend Gemeinnützigkeit des von Bouquet de la Grye entworfenen Seekanals Paris-Rouen, zur Verhandlung. Die Gegner machten namentlich geltend, dass Frankreich noch dringendere Bauten, welche dem Wohlstande Frankreichs unmittelbarer zu Gute kommen, auszuführen habe, beispielsweise den Nordkanal und den Kanal der beiden Meere. Auch wurde darauf hingewiesen, dass der Kanal die Einnahmen der Westbahn verringern und demnach die Zinsengewähr belasten würde. Der Antragsteller wies darauf hin, dass es sich zunächst nur darum handle, den Plan in Erwägung zu ziehen, während die Gemeinnützigkeitserklärung einer gründlichen Berathung vorbehalten bleibe. Die Inaussichtnahme (prise en considération) wurde darauf mit 259 gegen 233 Stimmen genehmigt.

Der Invalidenbahnhof in Paris.

Am 22. Januar d. J. kam in der Kammer eine Anfrage des Abg. Berger über die Lage des Endbahnhofes der verlängerten Moulineauxlinie zur Verhandlung. Im Namen der Gesundheitsverhältnisse und aus künstlerischen Rücksichten bekämpfte der Anfragende die Lage des Bahnhofs auf der Invalidenesplanade, weil er dort die Vorderansicht des Invalidenhauses vollständig verdecke. Der Minister der öffentlichen Arbeiten antwortete, dass der Generalrath der Seine, der Gemeinderath von Paris, sowie der Brücken- und Strassenrath die Lage des Endbahnhofs auf der Invalidenesplanade nach einer bis zum Jahre 1873 zurückreichenden Prüfung genehmigt hätten, weshalb sein Vorgänger diesem Plane zustimmte. Da er sich aber nicht über künstlerische oder Gesundheitsrücksichten hinwegsetzen wolle, lasse er den Plan für einen unterirdischen Bahnhof, der die Aussicht nicht behindere, prüfen. Die Kammer sprach der Regierung schliesslich das Vertrauen aus, dass sie den Personenverkehr in Paris zu sichern wissen werde, ohne den Anblick der Invalidenesplanade zu beeinträchtigen.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Rom-Viterbo. Die Anfangsstrecke Rom-Ronciglione, welche zum 25./1. 1894 dem Betrieb übergeben werden sollte, war zwar zum richtigen Zeitpunkt fertiggestellt, die Eröffnung aber hinausgeschoben worden. Wie die „Opinione“ mittheilt, sind noch Arbeiten nothwendig, um das Durchsickern von Wasser im Gianicolotunnel zu verhindern. Nunmehr soll zum 25. April d. J. die ganze Linie Rom S. Pietro-Viterbo und gleichzeitig auch Rom S. Pietro-Trastevere dem Betrieb übergeben werden; letztere Linie, welche Baufrist bis zum 25./1. 1895 hatte, ist gegenwärtig in der Hauptsache gleichfalls vollendet.

Messina-Patti-Cerda. Die 23,7 km lange Strecke Patti-Naso Capo d'Orlando ist am 20./12. 1893 zu Betriebseröffnung gelangt, enthaltend die Bahnhöfe Giojosa Marea, Brolo und Naso Capo d'Orlando; davon ist der erstgenannte und der letzte für vollen Verkehr eingerichtet, während Brolo vorläufig ebenso wie die beiden Haltestellen San Giorgio und Piraino nur dem Verkehr von Personen, Gepäck, Hunden und Eilgut bis zu 80 kg Einzelgewicht und für den Binnenverkehr des Sizilischen Netzes eingerichtet ist. Mit gleichem Tage wurden die Haltestellen Sant' Oliva (zwischen Favarotta und Licata) und Dirillo (zwischen Terranova und Biscari) mit beschränktem Dienst dem öffentlichem Verkehr übergeben.

Reggio-Castrocucco. Die Strecke Pisciotta-Castrocucco ist im Bau nahezu vollendet und soll baldmöglichst im März dieses Jahres dem Betrieb übergeben werden, sofern die landespolizeiliche Abnahme zufriedenstellend ausfällt. Die 9 km lange Theilstrecke Maratea-Castrocucco soll aber noch so lange ausser Verkehr belassen werden, bis die 3 km lange Verbindung Castrocucco-Praja Ajeta gleichfalls dem Betrieb überwiesen werden kann.

Betrieb.

Bezirksausschüsse für die Regelung der Flussläufe. Zu diesen landespolizeilichen Bezirksausschüssen hat die Verwaltung des Mittelmeernetzes besondere Vertreter (Ingenieure) ernannt, und zwar mit Rücksicht auf den erfahrungsmässig bedeutenden Einfluss der Flussläufe auf den Eisenbahnbetrieb (zumal bei bedeutenden Niederschlägen) je nach Zahl und Bedeutung dieser Wasserläufe.

Seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist Mitte Januar dieses Jahres eine Uebersicht herausgegeben worden, gemäss welcher diese ständigen Ausschüsse sich zu bilden und zusammenzusetzen haben, und zwar je einer für jeden der nachstehend benannten 11 Bezirke des allgemeinen Ingenieurwesens (Genio civile); zugleich ist angeordnet, dass der älteste Ingenieur dieser Bezirke das Amt als Schriftführer des Ausschusses wahrzunehmen hat. Die vorstehend erwähnten Bezirke sind: I. Piemont-Ligurien (Amtssitz Turin). II. Lombardei (Sitz Mailand). III. Venetien (Sitz Venedig). IV. Emilia (Sitz Bologna). V. Toscana (Sitz Florenz). VI. Rom (Sitz Rom). VII. Neapel (Sitz Neapel). VIII. Puglie-Basilicata (Amtssitz Bari). IX. Calabrien (Amtssitz Catanzaro). X. Insel Sizilien (Sitz Palermo). XI. Insel Sardinien (Sitz Cagliari).

Gemeinsamer Dienst von Eisenbahnen über See. Das Ministerium für Ackerbau, Handel und Gewerbe sowie das für öffentliche Arbeiten beschäftigen sich eifrig mit der Frage, inwieweit es sich empfehlen dürfte, einen gemeinsamen internationalen See- und Eisenbahnverkehr einzurichten. in Verbindung mit Schiffslinien mit und ohne Subvention. Erstgenanntes Ministerium hat die hauptsächlichsten Vertretungen des Handels im Königreiche aufgefordert, diejenigen Schifffahrtslinien zu bezeichnen, denen eine derartige Wichtigkeit beizumessen wäre, um mit ihnen einen gemeinschaftlichen überseeischen Eisenbahnverkehr zu vereinbaren.

Speisewagen. Die Mittelmeerbahn-Gesellschaft hat versuchsweise in je einem direkten Zuge in jeder Richtung zwischen Genua und Ventimiglia einen solchen Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft eingestellt, in welchem je nach der Tageszeit ein Frühstück oder Mittagessen erhältlich ist. Ersteres, zum Preise von 3,50 L. ohne Wein, besteht aus einer Vorspeise, warmen Fleischgerichten mit Beilage, Gemüse, kaltem Fleisch und Nachtisch; das Mittagessen zu 4,50 L. ohne Wein setzt sich zusammen aus Suppe, Vorspeise, Fisch, 2 Fleischgerichten, Gemüse, Kompot und Nachtisch.

Jedoch können die Reisenden auch nach Belieben unter den vorhandenen Speisen eine Auswahl treffen gegen Entrichtung der festgesetzten Preise; die Fahrgäste der I. und II. Wagenklasse haben zu diesem Wirthschaftswagen ohne Preisaufschlag Zutritt.

Fahrpark. Bei der Mittelmeer-Verwaltung befanden sich am 1. Januar d. J. im Betriebe und in Bau: 1 314 Zugmaschinen (davon 17 in Bau, 52 noch mit freien Rädern, 178 mit je 8 gekuppelten Rädern und 13 Tenderlokomotiven nur zum Rangiren); 3 801 Personenwagen (darunter 24 in Bau, 56 Salon- und Luxuswagen, 491 rein I. Klasse, 735 rein II. Klasse, 1 643 rein III. Klasse und 12 IV. Klasse, 50 Stück mit Abtheilen für Post und 23 mit solchen für Gepäck); 942 Gepäckwagen (davon 5 in Bau) und 22 373 Güterwagen aller Art (darunter 89 im Bau begriffen), 85 Stallungswagen, 60 für Kleinvieh, 3 100 geschlossene Güterwagen, 9 335 desgl., auch für Vieh verwendbar, 5 664 Hochbord-, 2 557 Niederbord-, 723 Tafel- und Sattelwagen, 185 Kesselwagen zur Beförderung von Wasser, Wein, Petroleum bezw. 10 Stück für Säuren, 401 Erdwagen, 12 für Gas, 45 für Schneepflüge, 2 Wagen zur Tunneluntersuchung, 44 Hilfs- und 53 besondere Fahrzeuge.

Aus Amerika.

Venezuela.

Für die Puerto Cabello and Valencia railway ist das Jahr 1892 unter so aussergewöhnlichen Umständen verlaufen, dass ein Vergleich mit dem Vorjahre nicht angängig ist. Der Bürgerkrieg sowie in rascher Folge Stürme, Erdrutschungen und Ueberschwemmungen haben der Bahn so bedeutenden Schaden zugefügt, dass der Verkehr unterbrochen und mehrere Monate lang vollständig eingestellt werden musste. An Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben verblieben infolge dessen nur 3 871 £, und da diese Summe zur Verzinsung der Schuldverschreibungen nicht ausreichte, mussten für diesen Zweck auch die aus dem Vorjahre übertragenen 11 279 £ verwendet und 8 000 £ den Rücklagen entnommen werden. Auf Grund der Zinsengewähr schuldet die Regierung der Gesellschaft für das Jahr 1891 noch 8 936 £ und für 1892 noch 37 012 £, im ganzen also 45 948 £. Die Aussichten des Jahres 1893 sind viel günstiger; die Einnahmen erreichten in den ersten 8 Monaten bereits 60 400 £, die Kaffeeernte verspricht gut zu werden und politische Unruhen sind nicht zu erwarten.

Costa-Rica.

Die Schwierigkeiten, welche der Costa-Rica railway company (137 Meilen) aus dem Abkommen über die Bananenbeförderung erwuchsen, wurden dadurch beseitigt, dass die Verfrachter 25 256 £ Fracht für die letzten beiden Jahre nachzahlten, während der bezügliche Vertrag verlängert und gleichzeitig in dem Sinne ergänzt wurde, dass der Umrechnungskurs der Landesmünze in Pfund Sterling festgesetzt wurde. Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1892/93 auf 1 733 051 Pesos und erhöhten sich durch 238 885 P. nachgezahlter Fracht auf 1 971 936 P., davon verzehrten die Betriebsausgaben 1 274 457 P., sodass ein Ueberschuss von 697 479 P. = 69 739 £ verblieb. Die Deckung des Fehlbetrages aus dem Vorjahre verzehrte 3 689 £, die Einkommensteuer 2 433 £, die Verzinsung der Schuldverschreibungen 1. Stelle 39 300 £ und die theilweise Rückzahlung von Schuldverschreibungen 2. Stelle (die zur Begleichung rückständiger Zinsen ausgegeben wurden) 24 000 £, während 317 £ auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Die Regierung von Costa-Rica hat mit Genehmigung der Volksvertretung der Gesellschaft die Ausgabe von 200 000 £ Schuldverschreibungen 1. Hypothek gestattet. Das Abkommen, betreffend Bezahlung der Eisenbahnfracht für Kaffee im Augenblick der Ablieferung in Europa oder in den Vereinigten Staaten, ist gut aufgenommen worden und fängt an, Früchte zu tragen.

Bücherschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Das soeben erschienene 2. (Februar-) Heft dieser Zeitschrift enthält folgende grössere Aufsätze: Vorschläge für die Genehmigung von Kleinbahnen mit mechanischem Betriebe. — Die Entwickelung des Kleinbahnwesens in Nordamerika (Fortsetzung). — Die elektrische Strassenbahn Marseille-St. Louis (mit einer Tafel und 12 in den Text gedruckten Abbildungen). Ferner bringt dasselbe das Oesterreichische Gesetz vom 17. Juni 1887, womit Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Lokalbahnen getroffen werden, nebst den die Gültigkeitsdauer desselben verlängernden Gesetzen vom 28. Dezember 1890 und 27. Dezember 1893, sowie die Gesetze vom 11. Februar 1890, 17. Dezember 1892 und 17. Juli 1893, betreffend die Förderung bezw. Unterstützung des Eisenbahnwesens in Steiermark, Böhmen und Galizien zum Abdruck. Ausserdem enthält dasselbe noch kleinere Mittheilungen über Kleinbahnen, sowie Bücher- und Zeitschriftenschau.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Bezeichnung der Stationen Haldern und Haltern. Vom 1. März 1894 ab erhält die an der Bahnstrecke Wesel-Emmerich belegene Station Haldern die Bezeichnung „Haldern (Rheinland)“ und die an der Bahnstrecke Wanne-Münster belegene Station Haltern die Bezeichnung „Haltern (Westfalen)“.

Köln, den 14. Februar 1894. (406)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

2. Güterverkehr.

Zum diesseitigen **Lokalgütertarife** vom 1. April 1890 ist der vom 20. Februar d. J. ab gültige Nachtrag 27 herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen in den Ausnahmetarifen für Düngemittel etc., Staubkalk, Mergel, Kali und Kalk, sowie des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter für die Strecken der Farge - Vegesacker und Ilmebahn und endlich die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Grifte enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 15. Februar 1894. (407)
Königliche Eisenbahndirektion.

Anhang zum Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands - Gütertarif (Oberschlesischer Steinkohlenverkehr). Im vorgenannten Tarifanhang sind auf Seite 21 die Zeilen 1 bis 8 von unten zu streichen. An Stelle derselben tritt die nachstehende Bestimmung:

„Jedoch wird hierbei für Wagen mit weniger als 15 t Ladegewicht letzteres nur für 10 t gerechnet.“

Diese Aenderung tritt mit dem 1. März d. J. in Gültigkeit.

Breslau, den 14. Februar 1894. (408)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nord - Ostsee Eisenbahnverband. Die mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. für den Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife für Kalisalze und Kalk zum Düngen werden vom gleichen Tage ab auf den Verkehr mit den Stationen der Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, Mecklenburgischen Südbahn, des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Prignitzer, Wittenberge - Perleberger und Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn ausgedehnt.

Altona, den 15. Februar 1894. (409)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. treten die im Wechselverkehre der Preussischen Staatsbahnen am 15. Januar d. J. eingeführten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und für Düngekalk im Gebiete des Magdeburg - Bayerischen Verbandes für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn einerseits und Stationen der Bayerischen Staatsbahnen andererseits in Kraft. Der bisherige Ausnahmetarif für Kalirohsalze kommt gleichzeitig zur Aufhebung. Ferner gelangt mit dem obenbezeichneten Zeitpunkte ein Ausnahmetarif für Kalk, gebrannt und gemahlen zum Düngen, von den Stationen Elbingerode, Rothehütte-Königshof und Rübeland der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn nach Stationen der Bayerischen Staatsbahnen zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze der fraglichen Ausnahmetarife geben die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Magdeburg, den 17. Februar 1894. (410)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eröffnung der Anschlussstelle Cassebohm für den Wagenladungs-Güterverkehr. Im Binnen - Güterverkehr des Direktionsbezirks Berlin, sowie im Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Berlin und im Hanseatisch - Ostdeutschen Verbands-Güterverkehr wird am 20. Februar d. J. die zwischen Rostock und Bentwisch belegene Anschlussstelle Cassebohm für Wagenladungen eröffnet; die Beförderung von Stückgut, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen. Die Benutzung ist nur der Anschlussinhaberin bezw. mit deren Genehmigung gestattet.

Berlin, den 15. Februar 1894. (411MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 20. Februar d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, der Ostpreussischen Südbahn und der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn ein Nachtrag VIII in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Haltestellen Altraden, Pischnitz und Pritzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg; Frachtsätze von der Kohlentarifstation Marthaschacht der Karlssegengrube des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau sowie Aenderung der Bedingungen für die Anwendung der Frachtsätze im Theil II und III des Tarifs.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 15. Februar 1894. (412)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.) Theil II Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Die auf Seite 6 vorgesehene Bestimmung zu II „Auf- und Abladen der Güter“ findet bis auf weiteres keine Anwendung.

München, im Februar 1894. (413)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I. Am 1. April 1894 wird unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen I und II ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, in Kraft gesetzt. Derselbe stimmt mit dem bisherigen im wesentlichen überein, enthält jedoch eine Reihe von Aenderungen, durch welche in wenigen Fällen geringe Frachterhöhungen und im übrigen durchweg Frachtermässigungen herbeigeführt werden. Soweit Frachterhöhungen eintreten, worüber von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen auf Verlangen nähere Auskunft ertheilt wird, bleiben die gegenwärtig geltenden Tarifbestimmungen noch bis zum 15. April 1894 in Kraft. Die in den Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung eintretenden Aenderungen sind von den Landesaufsichtsbehörden genehmigt.

Druckabzüge des Tarifs zum Preise von 70 ₰ für das Stück können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz), vom 15. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 18. Februar 1894. (414MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Vom 1. März d. J. ab erhalten die s. Zt. von Schlesischen Malzversandstationen nach Saargemünd, Station des Eisenbahn-Direktionbezirks Köln linksrhein., zur Einführung gelangten Ausnahmesätze für Malz auch Gültigkeit für die Station Saargemünd, Station der Pfälzischen Eisenbahnen, im Mitteldeutschen Verbande.

Breslau, den 16. Februar 1894. (415)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 20. Februar d. J. tritt zum Kilometerzeiger des Gütertarifs für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin der 8. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält:

1. neue Entfernungen für die Haltestellen Gross - Wubiser und Toitz-Rustow, sowie die Anschlussstelle Cassebohm;
2. kürzere Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Hermsdorf i. d. M.-Blankensee i./Meckl. einerseits, Strasburg U./M. - Podejuch, Züssow - Pasewalk nebst Seitenlinien, Pasewalk-Angermünde - Eberswalde - Freienwalde, Stettin - Angermünde - Freienwalde-Letschin, Angermünde-Schwedt a/O., Wriezen a/O. - Jädickendorf, Rokietnice-Lubosch und Posen-Buk andererseits;
3. Berichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags 8 sind unentgeltlich durch das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, und die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Berlin, den 15. Februar 1894. (416MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Bayerischer Güterverkehr. Der am 17. Januar 1894 eingeführte Ausnahmetarif für Futtermittel ab den Niederländischen Seehäfen nach Stationen der Kgl. Bayer. Staatsbahnen tritt am 1. Juli d. J. ausser Kraft.

München, den 12. Februar 1894. (417)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen, Theil I. Zu dem vorbezeichneten Tarife tritt am 1. April 1894 ein Nachtrag I in Kraft, welcher die Aufhebung der Zusatzbestimmung IV 5 zu § 44 der Verkehrsordnung, betreffend die Beförderung von Wiederkäuern und Schweinen nach den Nordseehäfen, und eine von den Landesaufsichtsbehörden genehmigte Aenderung des Absatzes 2 der Ziffer 8 der Allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung von Fahrzeugen unter A. V. II. A, betreffend die bei nachträglicher Verfügung zur Erhebung kommenden Frachtbeträge, enthält. Druckabzüge dieses Nachtrags können von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz), vom 15. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 18. Februar 1894. (418MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Vom 20. Februar d. J. ab kommen im direkten Verkehr für die Strecken der Farge-Vegesacker Bahn für den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter die nach der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle für genannten Spezialtarif sich ergebenden Sätze zur Erhebung, soweit in den einzelnen Verkehren und Verbänden direkte Stückgutsätze mit den Stationen der genannten Bahn vorgesehen sind.

Die fraglichen Sätze sind bei den Güterabfertigungsstellen zu erfragen.

Hannover, den 13. Februar 1894. (419)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 3. März a. St./15. März n. St. d. J. tritt zum Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, das Heft 2 in Kraft, in welchem ermässigte Frachtsätze von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Berlin sowie der Königlich Sächsischen Staatsbahnen nach Sosnowice W. W. und J. D. E. transito zur Weiterbeförderung nach Russischen Stationen östlich der Linie Grajewo - Bialystok - Brest - Kowel enthalten sind.

Druckexemplare des Tarifheftes 2 sind auf den Verbandstationen kostenfrei zu haben.

Breslau, den 17. Februar 1894. (420)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Am 20. Februar d. J. werden im Verkehr von der Station Eiserfeld des Eisenbahn - Direktionsbezirks Elberfeld Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen nach den Verbrauchsstationen in der Nähe der Elbe, nach Berlin mit Umgebung, nach Stationen in Mecklenburg, Schleswig-Holstein, in der Nähe der Ems und nach Niederschlesischen Stationen eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 16. Februar 1894. (421)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 25. Februar l. J. gelangen zwischen der Station Goldshöfe der Kgl. Württembergischen Staatsbahn und den Stationen Tworog, Zawadzki und Zembowitz der Kgl. Eisenbahndirektion Breslau direkte Tarifkilometer zur Einführung.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 15. Februar 1894. (422)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Obstverkehr mit Belgien und Niederland. Die gemäss Bekanntmachung vom 29. Dezember v. J. für frisches Obst im Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen, Rheinisch - Westfälisch - Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehre und im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. für die Zeit bis Ende Januar d. J. bewilligte Frachtermässigung wird bis Ende Februar d. J. ausgedehnt.

Köln, den 19. Februar 1894. (423)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Heringen ab den Stationen Maassluis und Vlaardingen der Holländischen Bahn nach Saargemünd (linksrh.) treten am 15. März d. J. direkte Ausnahmefrachten für Sendungen von 5000 und 10000 kg oder bei Zahlung der Fracht für diese Gewichtsmengen in Kraft. Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 17. Februar 1894. (424)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen. Die Gültigkeit der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft des Oesterr. - Ungar. - Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 (vergl. die Kundmachungen vom 8. November und 9. Dezember 1893, dann vom 13. Januar 1894) wird abermals, u. z. bis zum 31. März 1894 verlängert.

Wien, am 16. Februar 1894. (425)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Einbeziehung der Station Rossitz. Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Station Rossitz der K. K. priv. Südnordd. Verbindungsbahn und K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn mit den für die Station Pardubitz gültigen Frachtsätzen in die Ausnahmetarife Nr. 45 b und 45 c (für Zucker) des Tarifes Theil II Heft 2 des Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehres einbezogen.

Wien, am 16. Februar 1894. (426)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Gültigkeit von Frachtsätzen. Die Gültigkeit der Ausnahmetarife Nr. XXII, beziehungsweise 22 (vergl. die Kundmachung vom 13. Januar 1894) wird bis zum 31. März 1894 verlängert.

Wien, am 16. Februar 1894. (427)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich und Ungarn. Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 wird der Artikel „Knochenschrot“ in den Ausnahmetarif Nr. 4 des Elbeumschlagstarifes
für Oesterr. . . vom 1/1. 1893,
„ Westösterr. „ 1/6. 1893
und „ Ungarn . . „ 1/9. 1893
aufgenommen.

Wien, am 13. Februar 1894. (428)

Nordbrabant - Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Lokalverkehr zwischen den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen untereinander, sowie für den Verkehr zwischen diesen Stationen einerseits und den auf Niederländischem Gebiet gelegenen Stationen andererseits in Kraft.

Die in dem Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Durch die Einführung des neuen Tarifs tritt der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Binnenverkehr vom 1. September 1880 nebst den dazu erschienenen Nachträgen ausser Kraft.

Gennep, den 14. Februar 1894. (429)
Die Direktion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I. Unter vorstehender Bezeichnung tritt am 1. April 1894 ein neuer Tarif in Kraft, welcher die den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen der Verkehrsordnung, Abschnitt I bis IV, und die von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörden festgesetzten allgemeinen Zusatzbestimmungen zu denselben enthält. Druckabzüge dieses Tarifs können zum Preise von 20 ₰ für das Stück von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 15. März d. J. ab bezogen werden.

Berlin, den 18. Februar 1894. (430MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die auf der Strecke Liegnitz-Königszelt zwischen den Stationen Neuhof und Brechelshof in Kilometerstation 50,5 belegene, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Haltestelle Triebelwitz wird — nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin — am 1. März d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Berlin, den 15. Februar 1894. (431)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

4. Verdingungen.

Verding von Telegraphenmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen
9 500 kg verzinkter Eisendraht,
15 000 m Guttaperchadraht,
4 000 Stück Isolatoren mit Stützen,
800 „ „ ohne „
6 000 „ Kupferpole,
9 000 „ Zinkpole,
55 000 Rollen Morsepapier,
1 500 kg Bittersalz,
6 000 „ Kupfervitriol,
2 500 Flaschen Morsefarbe,
100 „ Klauenöl,
1 300 Satz Batterie-Elementengläser
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen, Zeichnungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ für Isolatoren, Kupfer- und Zinkpole und Batterie-Elementengläser, sowie von 30 ₰ für die übrigen Materialien bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 3. März 1894, Vormittags 10 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. März 1894.

Magdeburg, den 14. Februar 1894. (432)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausgeschrieben wird die Lieferung von
2 455 Stück Tragfedern und
9 200 „ Kegelfedern.

Die Lieferungsbedingungen mit Angebotsformular, sowie die Zeichnungen sind von der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz gegen Einsendung einer Gebühr von 1,50 ℳ für den kompletten Satz zu beziehen; dieselben können aber auch dort, sowie bei den Bezirksmaschinenmeistereien Leipzig I und II und Dresden-Neust. eingesehen werden.

Die Angebote sind getrennt für jede Federngattung mit der Aufschrift: „Angebot auf Federn“ bis zum 3. März d. J., Mittags 12 Uhr, hierher portofrei einzusenden und sollen am nämlichen Tage Nachm. 2 Uhr in Gegenwart etwa erschienener Anbieter eröffnet werden. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 21. März d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden bleiben, wird vorbehalten.

Wer bis dahin Nachricht nicht erhält, hat sein Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 13. Februar 1894. (433)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Angebote auf Verkauf von 10 vollständigen, alten
Untergestellen mit Radsätzen
von ausgemusterten Güterwagen, von denen 2 Handbremse besitzen, sind bis Mittwoch, den 21. Februar 1894, Vormittags 11 Uhr, bei der Hauptwerkstatt Grunewald versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Untergestelle“ einzureichen. Vorherige Besichtigung der Untergestelle ebendaselbst. Angebotbogen und Verkaufsbedingungen können bei uns eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ übersandt werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1894. (434MG)

Grunewald, den 10. Februar 1894.
Königliche Hauptwerkstatt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 16. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. Februar 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Dieser Nummer liegt der Schluss des II. Nachtrages zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bei.

Inhalt:

Karl Krahn,

Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona,

† 12. Februar 1894.

Selten hat wohl das Hinscheiden eines, der Eisenbahnverwaltung angehörigen höheren Beamten ein so allgemeines, tief gehendes Gefühl des Schmerzes und der Trauer nicht nur unter seinen Berufsgenossen, sondern in den weitesten, mit dem Verkehrswesen in Beziehung stehenden Kreisen hervorgerufen, wie das des Präsidenten Krahn. War er auch bereits vor Monaten durch Krankheit seiner amtlichen Thätigkeit entzogen und von so schwerem Leiden befallen worden, dass eine Wiederherstellung schon damals nahezu ausgeschlossen erschien, so ist doch erst jetzt, wo er unwiederbringlich, auf immer aus seinem Wirken gerissen ist, denen, die ihn gekannt und die ihm nahe gestanden, zum vollen Bewusstsein gelangt, was sie an ihm verloren haben. All diesen wie den zahlreichen Freunden und Verehrern, die der Verblichene während seiner wechselvollen, langjährigen und doch so vorzeitig abgeschnittenen Beamtenlaufbahn in Deutschland und weit über dessen Grenzen hinaus sich zu erwerben gewusst, zugleich aber auch dem Andenken des Verstorbenen selbst, seien die nachfolgenden kurzen Zeilen gewidmet.

Karl Eduard Albert Rudolf Krahn wurde am 24. März 1839 zu Cremmen geboren, wo sein Vater — der später als Rath an das Kreisgericht zu Berlin versetzt wurde und noch heut Vielen, die dort als Auskultatoren und Referendarien unter ihm gearbeitet, als ehrwürdige, charakteristische Erscheinung in der Erinnerung lebt — damals Patrimonialrichter war. Nachdem er am 11. Juni 1865 die Prüfung zum Gerichtsassessor bestanden hatte, wurde er im Mai 1867 zum Garnisonauditeur in Rendsburg ernannt, fungirte vom 1. März 1868 bis zum 31. August 1871 als Marineauditeur in Kiel und Wilhelmshafen und war dann bis zum Mai 1872 als Auditeur beim Gouvernementsgericht in Coblenz thätig.

Seit dem 28. Mai 1872 Hilfsarbeiter bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld, wurde er dort im Juni 1873 zum Regierungsassessor, am 15. August desselben Jahres zum etatsmässigen Mitgliede und am 16. Juli 1875 zum Regierungsrath ernannt. Vom 1. August 1875 bis 1. Oktober 1878 fungirte er als Vorsitzender der Königlichen Eisenbahnkommission in Aachen, um alsdann wieder als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld zurückzugehen. Am 1. April 1880 wurde er dort kommissarisch und am 9. November desselben Jahres definitiv zum Dirigenten der II. Abtheilung und zugleich zum Ober-Regierungsrath ernannt.

Am 15. Februar 1884 nach Altona zu der dort neu errichteten Königlichen Eisenbahndirektion versetzt, um zunächst kommissarisch deren Vorsitz zu führen, wurde er am 1. April 1885 zum Präsidenten dieser, inzwischen um den Be-

zirk der vormaligen Berlin-Hamburger Eisenbahn erweiterten, Direktion ernannt.

In all den verschiedenen Stellungen, mit denen Krahn bei der Verwaltung betraut war, hat er Fleiss, Ausdauer und Zähigkeit, einen hervorragend praktischen Blick und vor allem die Gabe einer überraschend schnellen Auffassung bewiesen. Es war eine Freude, zu sehen, wie er an eine grosse Aufgabe herantrat, mochte es sich um eine wirthschaftliche Enquete, ein grosses Bahnprojekt, oder bedeutsame organisatorische Einrichtungen handeln: immer setzte er mit gleicher Sicherheit den Hebel am entscheidenden Punkte an und legte die ganze Kraft seines Denkens und Wollens an die Ausführung. Dass einem solchen Geiste die Auditoriatsgeschäfte keine Befriedigung gewähren konnten, ist begreiflich; erst mit dem Eintritt in die Eisenbahnverwaltung kam er in das richtige Fahrwasser, gelangte er auf ein Gebiet, das wie für ihn geschaffen war.

Die, mit der Verwaltung des für Rheinland und Westfalen so hoch bedeutsamen Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens betraute Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld, bei der Krahn im Mai 1872 seine Thätigkeit als Hilfsarbeiter begann, stand damals unter der Leitung des Präsidenten Danco, dessen Liebenswürdigkeit dem bisherigen Auditeur den Uebergang in vollständig fremde Verhältnisse sehr erleichterte. Zunächst wurde ihm das Dezernat in Güterreklamations-Angelegenheiten übertragen. Nach dem grossen Kriege hatten Handel und Gewerbe einen ungeahnten, derartigen Aufschwung genommen, dass weder Schienenwege, noch Bahnhöfe, noch Fahrzeuge dem ausserordentlich gestiegenen und immer mehr anschwellenden Verkehre genügten. Zahlreiche Verschleppungen und Verluste von Gütern waren die Folge, und die bei der Eisenbahn erhobenen Ersatzansprüche gingen ins Ungemessene. Mit rastlosem Fleisse und Eifer wusste Krahn die in endlosen Mengen sich aufhäufenden Reklamationen zu erledigen, während deren Bearbeitung ihm gleichzeitig die beste Gelegenheit bot, den damals, im Vergleich mit der Gegenwart überaus verwickelten Güter-Abfertigungs- und Beförderungsdienst näher kennen zu lernen.

Bei der Verwaltung dieses Dezernats hatte Krahn so sehr das Vertrauen des Vorsitzenden erworben, dass ihm schon am 1. Januar 1873 ein gerade frei gewordenes Tarifdezernat übertragen wurde, ein Dezernat, das von dem Eisenbahnfachmann von jeher sehr begehrt war. Das war so recht ein Feld für Krahn. Sehr schnell wusste er in das damals noch als Geheimniss behandelte vielgestaltige Tarifwesen einzudringen. Zu jener Zeit wurde das Verkehrs- und Tarifwesen von den Eisenbahnen fast ausschliesslich nach privatwirthschaftlichen Grundsätzen geleitet. Auf den zahlreichen Tarifkonferenzen kam es vor allem darauf an, einen möglichst grossen Antheil am Verkehre sowie eine thunlichst günstige Vertheilung des Frachtaufkommens für die eigene Bahn zu erlangen. Mit seiner schnellen Auffassung und grossen Gewandtheit fand sich Krahn bald in den verwickelsten und schwierigsten Fragen der Tarifbildung und Verkehrstheilung zurecht —, und die Stellung war damals für den Vertreter des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens wahrlich keine leichte. Seine Arbeitskraft wurde damals so geschätzt, dass ihm neben seinem grossen Tarifdezernate auch noch das, in jener, für das Bergisch-Märkische Eisenbahnunternehmen recht kritischen Zeit, besonders wichtige Kassendezernat übertragen wurde.

Am 1. Oktober 1875 wurde Krahn an die Königliche Eisenbahnkommission nach Aachen als deren Vorsitzender versetzt, welche Stellung es ihm ermöglichte, sich rasch eingehende Kenntnisse und Erfahrungen auch in den Einzelheiten der Eisenbahnverwaltung und des Betriebes zu erwerben.

Nach Verlauf von 3 Jahren kehrte er wieder an die Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld zurück, deren Vorsitz inzwischen auf den damaligen Geheimen Regierungsrath späteren Direktionspräsidenten Jonas übergegangen war. Hatte dieser schon bisher den, vermöge seiner Tüchtigkeit allgemein hoch angesehenen und zugleich seines heiteren, liebenswürdigen Wesens halber überall beliebten Kommissionsvorsitzenden amtlich schätzen gelernt, so entwickelte sich weiterhin zwischen beiden Männern ein Freundschaftsverhältniss, das nur durch den Tod gelöst werden konnte.

In Elberfeld übernahm Krahn zunächst wieder ein Tarif- und Verkehrsdezernat, bis er am 1. April 1880 bei der damaligen Aenderung der Verwaltungsformen zum Dirigenten der II. Abtheilung (für Betrieb und Verkehr) bestellt wurde. In dieser Stellung hat er, wie ihm allseitig rühmend nachgesagt wird, es verstanden, bei den Mitgliedern seiner Abtheilung durch stetige Anregung, wie eifrige Mitarbeit das Verständniss für die wichtigen Aufgaben der Eisenbahnverwaltung zu vertiefen und durch sein kollegialisches Wesen die Arbeitsfreudigkeit zu erhalten, ja zu vermehren. Mit steigendem Interesse bearbeitete er selbst die Angelegenheiten der im Jahre 1880 geschaffenen ständigen Tarifkommission, in der er bald ein ebenso hoch geschätztes als beliebtes Mitglied wurde. Auf dem weiten Gebiete des Tarifwesens bekundete er grosse Sachkenntniss; auch in der Waarenkunde war er besonders gut unterrichtet: von ihm wurde bei der Direktion zu Elberfeld eine noch heute werthvolle Sammlung der für die Gütertarife besonders wichtigen Waaren, namentlich aus dem Gebiete des Bergbaues, des Eisengewerbes, der chemischen, der Textilindustrie usw. eingerichtet.

Mit der Verstaatlichung der grossen Privatbahnen — die des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens erfolgte am 1. Januar 1882 — wurden der Tarifpolitik andere, neue Aufgaben gestellt. Die Eisenbahnen sollten nicht mehr hauptsächlich als Privatbesitz ausgebeutet, sondern überwiegend zum Wohle des Landes, zur Förderung von Landwirthschaft, Industrie und Handel verwaltet werden. Diesem höheren Ziele wurde der Ober-Regierungsrath Krahn in reichstem Maasse gerecht. In vollster Uebereinstimmung mit seinem damaligen Präsidenten, dem jetzigen Minister, Herrn Thielen bezeigte er der für unser Vaterland so hoch wichtigen Rheinisch-Westfälischen Eisen- und Kohlenindustrie fortgesetzt ein lebendiges und warmes Interesse, für das ihm noch lange ein freundliches Andenken bewahrt bleiben dürfte.

Neben dieser angestrengten Berufsthätigkeit fand Krahn noch Zeit und Musse, um als Stadtverordneter an der Verwaltung der durch ihre Gewerbthätigkeit weithin bekannten und sich immer mehr entwickelnden Stadt Elberfeld theil zu nehmen. Ebenso war er in Vertretung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft Mitglied der Handelskammer zu Elberfeld.

Das aussergewöhnliche Verwaltungsgeschick, das sichere Urtheil in grossen Verkehrsfragen und die hervorragende Thatkraft, welche er in allen Stadien seiner Thätigkeit in Elberfeld bewiesen, waren dem damaligen Ressortchef, Herrn Maybach nicht unbekannt geblieben, und bei der Verstaatlichung der Altona-Kieler und der Berlin-Hamburger Bahn erkannte derselbe in Krahn, obwohl dieser das 45. Lebensjahr noch nicht vollendet hatte, den Mann, der besonders geeignet erschien, zum Leiter einer durch ihre bedeutenden Verkehrsbeziehungen hervorragenden Staatsbahndirektion berufen und insbesondere mit ihrer ersten Einrichtung betraut zu werden.

Im Februar 1884 übernahm Krahn den Vorsitz der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, und hier war es, wo er den Höhepunkt seines Wirkens erreichte.

Galt es zunächst, die Verwaltung der verstaatlichten Eisenbahnen nach den Grundsätzen der Staatsbahnverwaltung aufzubauen und die organischen Verschiedenheiten der früher getrennten Netze zu verschmelzen, so ergab sich alsbald aus den wirthschaftlichen Verhältnissen des seiner Obhut anvertrauten Verkehrsgebietes vielseitige Gelegenheit, die reichen Gaben seines Geistes im Dienste der allgemeinen Verkehrsinteressen in nutzbringendster Weise zu verwerthen.

Da der Schwerpunkt seines Verwaltungsbezirkes in dem ersten Handelshafen Deutschlands ruhte, so war es nur natür-

lich, dass die Pflege der Hamburger Interessen eine Hauptaufgabe seiner Wirksamkeit bildete. Er widmete sich derselben mit der ganzen Macht seiner Persönlichkeit.

Wichtige Fragen des Tarifwesens, u. a. die Neuregelung der inländischen Kohlentarife in den Küstengebieten, die Förderung der Ausfuhr wie überhaupt des Güter-, aber auch des Personenverkehrs mit den überseeischen Ländern wurden von ihm mit grossem Geschick behandelt und wie er die internationalen Beziehungen nach jeder Richtung zu heben bemüht war, liess er sich die Herstellung und Pflege eines möglichst freundschaftlichen Verhältnisses mit den grossen Skandinavischen Nachbarverwaltungen ganz besonders angelegen sein, auch hierbei warme Anerkennung im Inlande, wie lebhafte Sympathien in Dänemark, Schweden und Norwegen sich erwerbend. Auf jede Weise über die Bedürfnisse des Verkehrs sich zu unterrichten bestrebt und deshalb in steter, persönlicher Fühlung mit den Vertretern des Handels und der Industrie, war er ein zuverlässiger, nachdrücklicher und erfolgreicher Verfechter ihrer berechtigten Forderungen, wie er andererseits unberechtigten Ansprüchen durch seine Sachkenntniss und die überzeugende Kraft seiner Belehrung zu begegnen wusste.

Geradezu epochemachend war der Anstoss, der von dem Verblichenen während seiner Amtsthätigkeit in Altona zur Verbesserung der Personen-Beförderung und -Fahrpläne gegeben wurde. Die Verbindungen zwischen Berlin und Hamburg, die in Bezug auf Häufigkeit und Schnelligkeit der Züge ihres gleichen nicht nur auf dem Kontinente, sondern in Europa suchen, liefern den glänzendsten Beweis für diese Thätigkeit, deren Wellenbewegung weit über seinen Amtsbezirk hinausging. Aber auch in enger begrenzten Gebieten zeigte sich sein ebenso rastloses wie erfolggekröntes Wirken. Die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, die bis dahin wie ein todtes Glied zwischen dem nördlichen und südlichen Theil des neuen Direktionsbezirkes dagelegen und, bei der Unzulänglichkeit ihrer Zugverbindungen wie der unverhältnissmässigen Höhe ihrer Fahrpreise, die beiden Schwesterstädte eher getrennt, als verbunden hatte, wurde durch die, auf Krahn's eigenste Anregung zurückzuführende radikale Herabsetzung der Tarife sowie durch die Einlegung von ganzen Dutzenden neuer Züge mit einem Schlage zu einem städtischen Verkehrsmittel ersten Ranges erhoben, das von den Einwohnern Hamburgs wie Altonas alsbald in einem Umfange benutzt wurde, den man früher nicht für möglich gehalten hätte, und der zugleich auch die Einnahmen der Bahn zu einer nicht geahnten Höhe brachte.

Auch die Verbindungen mit den Nordseebädern, wie namentlich Sylt, Wyk und Amrum, aber auch mit Helgoland und Norderney erfuhren durch eine Reihe durchgreifender Neuerungen im Fahrplan und Tarif so weitgehende Verbesserungen, dass der glänzende Aufschwung, den der Besuch einzelner dieser Bäder innerhalb des letzten Jahrzehnts genommen, zum erheblichen Theil auf diese Maassregeln zurückzuführen ist.

Nicht minder hervorragend war Krahn's Wirken anlässlich der grossen Aufgaben, welche im Jahre 1888 der Zollanschluss von Hamburg und Altona an die Preussische Staatsbahnverwaltung stellte. Auch hier zeigte sich sein genialer Blick im Erkennen der durch den neuen Zustand geschaffenen Bedürfnisse, in der kraftvollen Durchführung des als nothwendig Erkannten und in dem Geschicke, mit welchem die Neuregelung der mit dem Staate Hamburg bestehenden Gegenseitigkeitsverhältnisse erfolgte.

Das grösste Werk, welches er während seiner Amtsthätigkeit in Altona in die Wege leitete — die Schaffung neuer, den Bedürfnissen des grössten kontinentalen Handelshafens und der angrenzenden Preussischen Städte angemessenen Personenverkehrs-Anlagen —, hat er zum schmerzlichen Bedauern Aller, die ihn in dieser grossen Frage haben arbeiten, dulden, ringen und kämpfen sehen, in der Vollendung nicht erleben sollen. Nur die Anfänge entstanden unter seinen Blicken auf der Altonaer Seite, auf Hamburgischem Gebiet verblieb es zunächst bei einem den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ausbau der Güter- und Rangirbahnhöfe.

Das Hauptwerk, der Centralbahnhof Hamburg mit seinen mächtigen Zuführungen und der Ausbau der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zu einer von Niveauübergängen befreiten Stadtbahn ruht noch im Schosse der Zukunft.

Aber alle die zahllosen Projekte, die hier entstanden, um eine der schwierigsten Aufgaben des modernen Verkehrslebens zu lösen, tragen den Stempel seines, stets die besten und vollkommensten Lösungen anstrebenden Geistes. Und wenn diese Projekte, wie wohl bestimmt zu erwarten, in Kürze als grossartige Bauwerke in die Erscheinung treten werden, so wird der Name des Verewigten von jedem, der die Geschichte des Baues kennt, stets als erster und glänzendster damit verknüpft und genannt werden.

Die Vielseitigkeit des Verblichenen gestattete es ihm, neben der Pflege der geschilderten hervorragenden Interessen und neben einer umfang- und erfolgreichen organisatorischen Thätigkeit auf dem Gebiete der inneren Verwaltung über Hamburg und Altona hinaus auch den übrigen Theilen seines Bezirkes seine Arbeitskraft aufs intensivste zuzuwenden. Insbesondere bildeten die Verkehrsverhältnisse der Provinz Schleswig-Holstein, die ihm aus jüngeren Jahren, die er dort verlebt, lieb geworden war, den Gegenstand seiner beständigen Fürsorge. Er kannte das Verkehrsgebiet der Provinz in allen seinen Theilen aus eigenster und unmittelbarster Anschauung und war bestrebt, den Bedürfnissen desselben in jeder Weise Rechnung zu tragen.

Wie die bereits erwähnten Seebäder, so legen auch die grösseren Städte Altona, Kiel, Flensburg in den verschiedensten Verkehrseinrichtungen Zeugniss ab von seinem Wirken und ebenso wird ihm das platte Land für die schonende Behandlung bestehender Einrichtungen, Verbesserung von Verkehrsverbindungen, Schaffung neuer lange erstrebter Eisenbahnlinien und die Vorbereitung anderer eine treue Erinnerung bewahren dürfen.

So ist in dem Verewigten eine Persönlichkeit dahingegangen, die durch ihr amtliches Wirken sich ein Andenken gesichert hat, wie es nur Wenigen vergönnt ist. Aber nicht nur dieses ist es, was ihn unserer Erinnerung lieb und werth macht. Nein, sein Sinn und Wesen, sein gesammtes Sichgeben als Mensch führte ihm unzählige Freunde und warme, treue Anhänger zu. Er hatte trotz seiner bevorzugten Beamtenstellung nichts von einem Büreaukraten. Seine rein menschliche Liebenswürdigkeit, wie die Offenheit und Frische seines ganzen Auftretens erzielte unter allen, auch den schwierigsten Verhältnissen, rasche Erfolge. Als sein amtliches Wirken in Altona begann, gewann er in dem neuen Kreise, insbesondere auch im Hamburger Handelsstande, im Sturm eine grosse Zahl von Verehrern. Man konnte sich dort einen Preussischen Verkehrsbeamten, insbesondere einen höheren, nur als einen steifen Büreaukraten vorstellen und fand statt dessen einen genialen Mann, frei von jeder Pedanterie und Voreingenommenheit, einen Mann, der mitten im realen Leben stehend, mit offenem Blick für dessen Bedürfnisse und stets das grosse Ganze im Auge habend, auch in geschäftlichen Verhandlungen jeder Kleinlichkeit abhold war, der stets den Nagel auf den Kopf traf, weil er die Fähigkeit hatte, gegenwärtige und kommende Dinge sich vor seinem geistigen Auge plastisch entwickeln zu sehen, einen Mann, der überdies das Herz auf dem richtigen Fleck hatte und, so lange es ihm sein körperlicher Zustand gestattete, ein Freund der Geselligkeit, unter Frohen der Froheste war.

Auch im Verkehr mit seiner Behörde, deren Mitgliedern und der grossen Zahl seiner Beamten zeigte er dieselben liebenswürdigen Charaktereigenschaften. Er liess jedem grösstmögliche Freiheit der Bewegung und, wenn er bei der grossen Regsamkeit seines Geistes zuweilen weitgehende Ansprüche an den Einzelnen stellte und selbst hier und da

Maassnahmen durchgeführt zu sehen verlangte, deren Zweck und Zulässigkeit dem Einzelnen nicht ohne weiteres einleuchtete, so wurde ihm doch allseitig gern Folge geleistet, weil Alle das freudige, jede augenblickliche Missstimmung überwiegende Gefühl hatten, unter einem hervorragenden Fachmann, wie einem wohlwollenden und liebewerthen Vorgesetzten zu arbeiten:

„Gar leicht gehorcht man einem grossen Herrn,
Der überzeugt, indem er uns gebietet."

Jetzt ruht seine irdische Hülle in Frieden in der Märkischen Erde, die ihn geboren. Alle, die dem Verewigten während seiner Lebensbahn nahe getreten, werden seinem Wesen und seinem Wirken ein dauerndes Gedenken bewahren.

St. — B. — P.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Eisenbahneröffnungen in Oesterreich-Ungarn im Monat Dezember 1893.

In jenem Monate wurden nachstehende Strecken dem öffentlichen Verkehre übergeben:

Am 1. die 6,628 km lange Strecke Stupno-Bras-Radnitz der Böhmischen Westbahn; am 2. die 49 km lange Theilstrecke Esseg-Nasic der Slavonischen Lokalbahn (im Betriebe der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen); am 9. die 22,7 km lange Strecke Kapfenberg-Seebach der Steiermärkischen Landesbahnen (im Betriebe der Südbahn); am 10. die 11 km lange Szépes-Béla-Podoliner Lokalbahn (im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn); am 16. die 0,2 km lange Anschlussstrecke Nowosielitza-Reichsgrenze der Bukowinaer Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza; am 25. die 45 km lange Eperies-Bartfelder Eisenbahn.

Betriebsausweise der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im Monat Dezember 1893.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im ganzen 10 616 158 Personen und 8 862 190 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 25 063 885 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 18 459 021 fl., auf die Ungarischen Bahnen 6 604 846 fl.), d. i. für 1 km 877 fl. Im gleichen Monate 1892 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 8 660 725 Personen und 9 611 314 t Güter, 23 743 017 fl. oder für 1 km 848 fl.; daher ergibt sich für den Monat Dezember 1893 eine Zunahme der kilometrischen Einnahme um 3,4 %.

Die auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1893 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 323 198 421 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 225 791 550 fl., auf die Ungarischen Bahnen 97 406 871 fl.), im Jahre 1892 auf 304 153 992 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im Jahre 1893 28 132 km, im Jahre 1892 dagegen 27 816 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km im Jahre 1893 auf 11 489 fl. gegen 10 934 fl. im Jahre 1892, d. i. um 553 fl. oder 5,1 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern für das Jahr 1893 ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlichten 139 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 88 173 fl., die Aussig-Teplitzer Bahn mit 57 231 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 33 043 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 30 043 fl., die Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 33 799 fl. und die Kahlenbergbahn (Dampftramway Wien-Nussdorf) mit 23 248 fl.

Die Landtage und die Eisenbahnen.

Mit Ausnahme des Niederösterreichischen haben alle übrigen Landtage ihre diesjährige Session geschlossen. Die in den letzten Sitzungen von denselben gefassten Beschlüsse und Kenntnissnahmen — stellen wir mit Uebergehung der blossen Anträge — nachfolgend zusammen:

Im Böhmischen Landtage wurde der Kommissionsbericht über verschiedene Lokalbahnprojekte debattirt. Es liegen etwa 10 Projekte ausgearbeitet vor, für welche die vom Landtage bereits früher bewilligte Summe von 10 000 000 fl. verwendet werden soll. Ueber die Vorlagen, betreffend die Lokalbahnprojekte Policka-Brüsau und Policka-Zwickau, entspann sich eine mehrstündige Debatte. Bezüglich dieser Projekte lag ein den Bau der Linie Policka-Zwickau bezweckender Antrag der Kommissionsminorität vor. Bei der Abstimmung wurde der Majoritätsantrag angenommen.

Der Mährische Landtag beauftragte den Landesausschuss, mit der Regierung wegen Schaffung einer zweckentsprechenden Organisation des Lokalbahnwesens in Mähren in Verhandlung zu treten und den diesbezüglichen Gesetzentwurf sowie die Anträge in der nächsten Session vorzulegen. Ferner wurde für die Unternehmung einer schmalspurigen Eisenbahn von der Station Andersdorf-Bärn der Mährisch-Schlesichen Centralbahn nach Hosch eine Subvention von 23 000 fl. bewilligt.

Der Galizische Landtag nahm den Bericht über die Wirksamkeit des Landesausschusses in betreff des Ausbaues der Galizischen Lokalbahnen genehmigend zur Kenntniss und erneuerte den Beschluss, zu diesem Ausbau durch 75 Jahre (?) je 300 000 fl. in das Landesbudget einzustellen. Der vorjährige Beschluss, wonach für das Zustandekommen des Ostgalizischen (Podolischen) Lokalbahnprojekts (von Tarnopol nach Zaleszczyki und Skala) eine einmalige Subvention von 500 000 fl. aus Landesmitteln bewilligt ward, wurde erneuert und eine Resolution angenommen, wonach der Landesausschuss aufgefordert wird, verschiedene weitere Begünstigungen für den Bezug des Salzes und für den Transport desselben auf den Eisenbahnen von der Regierung zu erwirken. Endlich theilte der Landesausschuss mit, dass ihm nachstehende Lokalbahnprojekte zur Begutachtung und Erwirkung einer Landessubvention unterbreitet wurden: 1. Rozwadow-Przeworsk (76 km) mit einem Kostenvoranschlage von 3 181 250 fl.; 2. Dukla-Krosno-Przybowka (34 km) mit einem Kostenvoranschlage von 1 524 546 fl.; 3. Borki-Wielkie-Skalat-Grzymalow (31 km) mit einem Kostenvoranschlage von 900 000 fl.; 4. Gorlice-Konieczna (43 km) mit einem Kostenvoranschlage von 1 957 000 fl.; 5. Szeparowce-Delatyn (30 km) mit einem Kostenvoranschlage von 1 250 073 fl.; 6. Kolomea-Horodenka-Zaleszczyki (70 km) mit einem Kostenvoranschlage von 2 809 550 fl.; 7. Lupkow-Cisna (25 km) mit einem Kostenvoranschlage von 1 100 000 fl.; 8. Rzeszow-Dynow-Rymanow; 9. Jaslo-Zmigrod-Konieczna und 10. Chabowka-Zakopane-Sandec-Szczawnica-Neumarkt-Kroscienko; die Beschlussfassung hierüber wurde der nächsten Landtagssession vorbehalten.

Im Bukowinaer Landtage wurden die Anträge, betreffend den weiteren Ausbau der Bukowinaer Lokalbahnen, sowie mehrere Resolutionen über die Besetzung von Bahndienstposten in der Bukowina, die Vergebung von Lieferungen und Bauten und über die tarifarische Gleichstellung der neuen Anschlussstation Nowosielitza mit den Galizischen Einbruchsstationen Podwoloczyska und Brody gegen Russland angenommen.

Im Oberösterreichischen Landtage wurde die Petition der Gemeinden des Gerichtsbezirks Windischgarsten um Subvention für den Ausbau der Kremsthalbahn Klaus-Liezen abgewiesen, aber der Zusatz beschlossen, der Landtag werde ein allfälliges Einschreiten der Petenten bei der Regierung um einen Staatsbeitrag wärmstens unterstützen.

Der Krainer Landtag erklärte sich anlässlich einer Petition mehrerer Gemeinden um den Bau der Eisenbahnlinie Krainburg-Neumarktl-Loibl neuerdings zu Gunsten der Karawankenbahn und sicherte zur Unterstützung für den Bau der Krainischen Theilstrecke dieser Bahn die Uebernahme von eventuell auszugebenden Stammaktien im Betrage von 50 000 fl. zu. Zur Verbesserung eines Vorprojekts für die schmalspurige Bahn Rudolphswerth-Tschernembl-Möttling wurde ein Landesbeitrag von 4 000 fl. bewilligt.

Im Landtage von Istrien wurden die Anträge der Eisenbahnkommission, betreffend die Uebernahme der Landes- und Gemeindekonkurrenz zum Bau der Eisenbahn Triest-Parenzo-Canfanaro bis auf ein Maximum von 700 000 fl. und betreffend die Strassenverbindung des Karstes von Pinguente mit der Staatsbahn zu ermöglichen, einhellig angenommen.

Rechtzeitige Bestellung von Fahrbetriebsmitteln.

Auf Ansuchen des Vereins der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Oesterreich hat das K. K. Handelsministerium den grösseren Eisenbahnverwaltungen nahegelegt, künftig die Bestellung von Fahrbetriebsmitteln mit Rücksicht auf die beiden Haupttermine, nämlich Mai für den Personen- und September-Oktober für den Frachtenverkehr zu bewirken. Durch dieses rechtzeitige Vorgehen würde den Fabriken Gelegenheit geboten, ihre Dispositionen je für die kommende Arbeitsperiode rechtzeitig festzustellen und den eingegangenen Verpflichtungen pünktlich nachzukommen, andererseits würde dadurch den bedauerlichen Arbeiterentlassungen vorgebeugt und die Fluktuationen im Fahrbetriebe ausgeglichen werden.

Die erleichternden Vorschriften für den internationalen Verkehr bezüglich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände.

Die zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz vereinbarten Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr der Eisenbahnen rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 zur Beförderung zugelassenen Gegenstände wurden im „R.-G.-Bl." vom 6. d. Mts. Nr. 30 publizirt. Das „V.-Bl. f. E. u. Sch." Nr. 18 macht diese Vereinbarung mit dem Beifügen kund, dass diese Vorschriften sich nicht auf den Wechselverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland beziehen, für letztere lediglich die am 20. Dezember 1892 kundgemachte Spezialvereinbarung nebst Nachträgen „R.-G.-Bl." Nr. 226 Jahrg. 1892 und Nr. 43 Jahrg. 1893 maassgebend bleibt. Eine gleiche Kundmachung ist im „Amtsblatt des Königlich Ungarischen Handelsministeriums" enthalten.

Uebernahme eines Theiles der Kosten der Bahnärzte auf gesellschaftliche Rechnung.

Mehrere Bahnverwaltungen bestreiten die Kosten des bahnärztlichen Dienstes aus den Krankenkassen. Die K. K. Generalinspektion hat diese Verwaltungen auf die Unzulässigkeit eines solchen Vorganges, unter Hinweisung auf das Statut für die Krankenkassen, welche für sich bestehende Institute sind, und weiter darauf aufmerksam gemacht, dass nach der Verordnung des K. K. Handelsministeriums über das Rettungswesen bei den Eisenbahnen die Verwaltungen verpflichtet sind, Bahnärzte zu bestellen. Es werden dann im Erlasse die erheblichen Dienstleistungen aufgezählt, welche die Bahnärzte im Interesse der Betriebssicherheit und der Gesundheitspflege zu leisten haben. Es sei daher nur gerecht, wenn die Verwaltungen selbst einen Theil der Jahresbesoldung der Bahnärzte in einer entsprechenden Quote übernehmen; dies geschehe auch von anderen Bahnverwaltungen und der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Ueber die Höhe des für bahngesellschaftliche Rechnung zu übernehmenden Theiles der ärztlichen Honorirung ist zu berichten: eventuell würden die Krankenkassen angewiesen, mit den bestellten Aerzten zu vereinbaren, dass sie nur für die Leistungen rücksichtlich der Krankenkassen-Mitglieder honorirt und die bisherige Besorgung der bahngesellschaftlichen Agenden ausdrücklich ausgeschlossen werde.

Bemessung der lichten Breite und Höhe der Heizhäuser und anderer von Lokomotiven zu passirenden Objekte.

Bei der Ausfahrt aus einem Heizhause wurde ein auf der Lokomotive stehender Heizer dadurch schwer verwundet, dass er sich nach auswärts vorbeugte, indem das Thor des Heizhauses noch vor der Verordnung vom Jahre 1871 ausgeführt war (wonach kein Bau auf Bahngrund ohne Genehmigung des K. K. Handelsministeriums ausgeführt werden darf) und das Thor zu eng befunden wurde. Die K. K. Generalinspektion hat deshalb Anlass genommen, die Bahnverwaltungen unter Hinweis auf § 63 der „technischen Vereinbarungen" aufzufordern, ungesäumt die Erweiterung der lichten Breiten und Höhen ihrer Heizhäuser und anderer Objekte, welche von Lokomotiven passirt werden, vorzunehmen, über das Ergebniss zu berichten und die Uebelstände rasch zu beseitigen.

Die mitteleuropäische Zeit im Zollamts-Dienste.

Für den Dienst der auf Eisenbahnhöfen aufgestellten K. K. Zollämter und Zollexposituren ist an Stelle der Ortszeit die mitteleuropäische (Stundenzonen-) Zeit eingeführt worden.

Eröffnung einer Haltestelle.

Auf der Linie Sissek-Steinbruch der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft wurde die zwischen den Stationen N. Gorica und Lekenik gelegene Haltestelle namens Mraclin nur für den Personenverkehr am 25. Januar d. J. eröffnet. Es werden weder Personenkarten für diese Haltestelle ausgegeben, noch Gepäck für dieselbe aufgenommen; die entfallenden Gebühren werden vom Schaffner eingehoben.

Ausserordentliche Generalversammlung der Arad-Csanader Bahnen am 31. Januar d. J.

Die Direktion dieser Gesellschaft wurde von der Versammlung ermächtigt, den elektrischen Betrieb auf den genannten Bahnen einzuführen und die Gurahoncz-Nagyhalmagyer Linie sofort auszubauen; endlich wurde beschlossen, dass statt der bisher in Umlauf gesetzten Aktien gleichwerthige Stamm- und Prioritätsaktien im Betrage von 2 Millionen Gulden emittirt werden.

Ausserordentliche Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn am 14. d. Mts.

Der Vorsitzende theilte mit, dass durch Ursachen, welche ausserhalb der Gesellschaft und ihrer Verwaltung liegen, die Erwirkung der legislativen Genehmigung des Verstaatlichungsübereinkommens, für welche der 15. d. Mts. als Termin festgesetzt worden, sich verzögert hat und dass infolge einer vom Handelsministerium an den Verwaltungsrath gerichteten Einladung, das Nöthige wegen Verlängerung des Termins vorzukehren, die heutige Generalversammlung einberufen wurde. Der Verwaltungsrath stellte nun folgenden Antrag: „Der im § 17 des Uebereinkommens vom 4. Juli 1893, betreffend den Ankauf der Mährischen Grenzbahn durch den Staat, für die Perfektionirung desselben gesetzte Termin wird bis 30. Juni 1894 verlängert und der Verwaltungsrath ermächtigt, die durch diese Terminverlängerung als nothwendig sich ergebenden formalen Aenderungen des Uebereinkommens namens der Gesellschaft mit der Regierung zu vereinbaren." Der Verwaltungsrath bezeichnete es hierbei als selbstverständlich, dass durch diese Erstreckung die materiellen Bestimmungen des Uebereinkommens keinerlei Veränderungen erfahren und in diesem Sinne beantwortete der Vorsitzende auch eine Anfrage bezüglich des Anspruchs der Aktionäre auf den Kupon vom 1. März d. J. Hierauf wurde der Antrag des Verwaltungsrathes einstimmig angenommen.

Lieferungsausschreibung von eisernen Brücken für die Wiener Stadtbahn.

Laut einer in der „Wiener Zeitung" enthaltenen Kundmachung gelangt die Lieferung und Aufstellung eines Theiles der eisernen Brücken für die Wiener Stadtbahn zur Ausschreibung. Die Offerten werden bis längstens den 28. d. Mts. bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen. Bedingnisse und sonstige Behelfe sind bei der genannten Centralstelle einzusehen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Mit Spannung sieht man den wieder als gesichert betrachteten Abschluss des Deutsch-Russischen Handelsvertrages entgegen. Es wird zwar nicht verkannt, dass der Zollkrieg zwischen Deutschland und Russland eine Menge Russischer Waaren auf unsere Bahnen gelenkt hat, und dass einzelne unserer Industrieprodukte in Russland leichteren Absatz fanden; indessen hofft man, dass dieser internationale Vertrag den Verkehr in ruhigere Geleise lenken und für die Durchführung unserer Währungsreform von Vortheil sein wird. Dieser getheilten Auffassung entsprach auch die Kursbewegung der Bahnaktien. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2915), Nordwestbahn (224,25), Elbethalbahn (242,50) und Südbahn (108,50) wichen ohne ein bekannt gewordenes Motiv; höher bewerthet waren: Staatsbahn (213,25) infolge von Kaufaufträgen; Böhmische Westbahn (398), weil man aus der Bereisung dieser Bahn durch Delegirte der Regierung auf ihre baldige Verstaatlichung schliessen will; Böhmische Nordbahn (235,25), weil die Dividende für das verflossene Jahr mit 10,50 fl. bemessen werden dürfte. Die Auszahlung dieser Dividende soll jedoch in neuen Aktien zum Kurse von 185 fl. per Stück erfolgen, was, da die Aktien an der Börse um etwa 50 fl. höher notiren, mit einer weiteren Erhöhung der ziffermässigen Dividende um etwa 3 fl. gleichbedeutend wäre. Eine starke Nachfrage war in Wagenleihaktien und zwar internationale (408) und allgemeine (421), weil beide hohe Dividenden vertheilen und je 500 Stück neue Wagen aus ihren Reservebeständen anschaffen sollen, deren Vermiethung bereits gesichert sei.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

Haft des Fiskus und anderer juristischer Personen für den durch die mangelhafte Beschaffenheit eines Gebäudes entstandenen Schaden. Thatbestand. Der Preussische Fiskus lässt auf Norderney zu Anfang der Badezeit in der Nähe der Landungsbrücke eine zerlegbare Wartehalle aufstellen. Die Bedachung der Halle besteht aus Holztafeln. Bis zum 20. August 1889 sind diese Tafeln an dem Dachstuhle der Halle nur mittelst Haken und Oesen befestigt gewesen. An diesem Tage hat der Sturm, über dessen Stärke die Parteien abweichende Angaben machen, eine Holztafel abgerissen und dem in der Nähe der Halle stehenden Kläger gegen Kopf, Hand und Knie geschleudert. Der erheblich verletzte Kläger stützt die gegen den Fiskus erhobene Schadenersatzklage auf folgende Behauptungen: Die Halle sei so mangelhaft gebaut oder doch am 20 August 1889 so schadhaft gewesen, dass sie den in Norderney während der Badezeit regelmässig auftretenden Stürmen, insbesondere dem Unwetter vom 20. August 1889 nicht habe widerstehen können; der Beklagte sei als gewerbetreibender Besitzer des Seebades Norderney und als Eigen-

thümer der Wartehalle gesetzlich verpflichtet gewesen, die Halle in baulich sicherem Zustande herzurichten und zu unterhalten; dieser Pflicht habe er sich auch vertragsmässig durch Erhebung von Kurtaxen unterworfen.

Der Beklagte bestreitet seine Passivlegitimation und verweist den Kläger an die mit der Aufsicht über die Halle betrauten Personen, in welchen er nicht seine Vertreter, sondern nur seine Arbeitsgehilfen sieht. Er behauptet ferner, dass die Halle nach ihrer Konstruktion den in der Badezeit regelmässig auftretenden Stürmen habe widerstehen können, auch am 20. August 1889 in keinem Theile schadhaft gewesen sei, dass an diesem Tage aber ein aussergewöhnlicher Sturm geherrscht habe. Das Landgericht hat die Klage für begründet erachtet. Auf die Berufung des Beklagten ist die Klage abgewiesen worden. Gegen das Berufungsurtheil hat der Kläger Revision eingelegt.

Entscheidungsgründe: Mit dem Berufungsgericht ist anzunehmen, dass die Klage so wenig auf § 120 Abs. 3 der Gewerbeordnung als auf ein kontraktliches oder quasi kontraktliches Verhältniss gegründet werden kann. Das Nordseebad Norderney wird vom Preussischen Fiskus nicht zur Erzielung von Gewinn, sondern zum gemeinen Wohle und Nutzen unterhalten. Auch tritt der Badegast durch Zahlung der Kurtaxe nicht in ein kontraktliches Verhältniss zum Fiskus. Die Taxe ist nicht Gegenleistung für eine kontraktliche Leistung des Fiskus, sondern eine Abgabe des Badegastes für die im Interesse der Badegäste von der Badeverwaltung gemachten Aufwendungen. Das Berufungsgericht präsumirt keineswegs, wie die Revision rügt, das Fehlen der Absicht, kontraktliche Pflichten zu übernehmen und kontraktliche Rechte zu erwerben, entnimmt vielmehr aus dem Zwecke der Anstalt und der Bestimmung der Kurtaxe, dass bei Einforderung und Zahlung der Kurtaxe auf keiner Seite der Wille vorhanden ist, hierdurch ein kontraktliches Verhältniss zu begründen.

Unbegründet ist auch die Revision, soweit sie rügt, dass das Berufungsgericht zu Unrecht eine gesetzliche Verpflichtung des Beklagten zur baulichen Instandhaltung der Wartehalle nicht angenommen habe. Bestände allgemein eine gesetzliche Verpflichtung des Inhalts, dass jeder Eigenthümer seine Gebäude dergestalt in baulichem Zustande zu unterhalten habe, dass durch deren Einsturz oder Abfall den Einwohnern oder Vorübergehenden kein Schade widerfahre, so würde die Klage mit dem Nachweise des Schadens und seiner Kausalität zu jener Verpflichtung begründet sein und dem Beklagten der Nachweis obliegen, dass er seine Verpflichtung erfüllt oder weshalb er die Nichterfüllung nicht zu vertreten habe. Denn es ist heute ohne Streit, dass der Staat in vermögensrechtlicher Beziehung, also als Fiskus, bezüglich der Haftung für ausserkontraktliche Handlungen seiner Vertreter, durch welche in Privatrechte Dritter eingegriffen wird und diese beschädigt werden, den juristischen Personen gleichsteht und dass andererseits juristische Personen, soweit es sich um Erfüllung einer gesetzlichen Verpflichtung handelt, keine privilegirte Stellung haben, vielmehr diese Verpflichtung erfüllen müssen und für die Nichterfüllung ebenso verantwortlich sind wie natürliche Personen. Eine gesetzliche Verpflichtung des angegebenen Inhalts besteht aber nicht allgemein für Gebäudeeigenthümer. Die Vorschrift in § 37 Theil I Titel 8 des Allgemeinen Landrechts bezieht sich auf Gebäude, die in Städten an Strassen oder öffentliche Plätze stossen; die Ausdehnung dieser für die Städte gegebenen besonderen Vorschrift auf Dörfer und das flache Land hat das Berufungsgericht mit Recht für unzulässig erachtet.

Die Revision ist jedoch aus einem anderen Gesichtspunkte begründet. Die Klage macht auch nach der Auffassung des Berufungsgerichts den Baubeamten des Beklagten den Vorwurf eines Versehens bei der Herstellung und der baulichen Unterhaltung der Wartehalle. Das Berufungsgericht will aber bei einem ausserkontraktlichen Verschulden, abgesehen von schuldhafter Nichterfüllung einer gesetzlichen Verpflichtung, eine Haftung der juristischen Personen „aus schuldhaften Handlungen der Repräsentanten" nur in den Fällen der §§ 51 und 53 Theil I Titel 6 des Allgemeinen Landrechts annehmen und hält beim Nichtvorliegen dieser Fälle die Klage auch aus dem Gesichtspunkte der schuldhaften Handlung eines Repräsentanten des Beklagten nicht für begründet. Von dieser Ansicht aus ist es in eine Erörterung der Frage nicht eingetreten, ob die Klage zur Genüge den Repräsentanten des Beklagten bezeichnet, durch dessen Verschulden die Wartehalle mangelhaft hergestellt beziehentlich unterhalten sein soll, hat auch nach dieser Richtung vom Fragerechte nicht Gebrauch gemacht. Jener Ansicht kann jedoch nicht beigetreten werden. Es ist vielmehr die Annahme geboten, dass juristische Personen für schuldhafte Handlungen und Unterlassungen ihrer Vertreter auch ausserkontraktlich in demselben Maasse verantwortlich sind, wie natürliche Personen für eigenes Verschulden. Denn der Wille der juristischen Person gelangt nur in den Handlungen und Unterlassungen ihrer Vertreter zum Ausdruck und zur Geltung und wie sie durch ihre Vertreter am Verkehre theilnimmt und unmittelbar Rechte erwirbt, so muss sie auch ausserkontraktlich die Willensakte ihrer Vertreter als eigene Willensakte anerkennen. Von diesem aus der Organisation und der Theilnahme der juristischen Personen am Verkehre sich ergebenden und für den Schutz des bürgerlichen Verkehrs nothwendigen Rechtssatze ist das Reichsgericht schon wiederholt in gemeinrechtlichen Entscheidungen ausgegangen und es bestehen keine landrechtlichen Vorschriften, nach welchen für das Gebiet des Landrechts eine geringere Haftung der juristischen Personen aus schuldhaften Handlungen ihrer Vertreter angenommen werden müsste. Die selbstverständliche Voraussetzung jenes Rechtssatzes ist jedoch, dass der Vertreter, aus dessen Verschulden die juristische Person verantwortlich gemacht werden soll, ein die juristische Person repräsentirendes Willensorgan ist und dass die schuldhafte Handlung oder Unterlassung innerhalb des dem Vertreter zugewiesenen Geschäftskreises liegt, sich mithin nicht als ein blos persönliches Verschulden darstellt; die juristische Person haftet daher nicht ohne weiteres für Verschulden von Angestellten und Bediensteten, welche nicht ihre Willensorgane sind und ebenso wenig für solche schuldhafte Handlungen und Unterlassungen wirklicher Vertreter, welche sich nicht auf die ihnen zustehende Verwaltung des Vermögens der juristischen Person beziehen. Von diesen Grundsätzen aus ist die Aufhebung des Urtheils und anderweitige Verhandlung geboten. Die Klage ist begründet, wenn der Kläger nachzuweisen vermag, dass ein zur Vertretung des Beklagten berufenes Willensorgan innerhalb des ihm zugewiesenen Geschäftskreises, sei es bei der Herstellung, sei es bei der baulichen Unterhaltung der Wartehalle schuldhaft gehandelt hat und hierauf der Unfall zurückzuführen ist.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Mai 1893 in Sachen E. w. Preussischen Fiskus.)

Bücherschau.

Brockhaus' Konversations-Lexikon. Der soeben zur Ausgabe gelangte 9. Band der Jubiläumsausgabe von Brockhaus' Konversations-Lexikon widmet, entsprechend dem regen Interesse in Deutschland für Italien, diesem Land und den damit zusammenhängenden Artikeln nicht weniger als 138 Spalten. 5 Kartentafeln, darunter eine Uebersicht der Truppendislokation, und 8 prächtige Tafeln über „Italienische Kunst" sind beigegeben. Der Kunst sind ausserdem noch 10 Tafeln gewidmet, unter ihnen 7 Chromotafeln in trefflicher Ausführung. Vor allem ist die seelenvolle Madonna Holbein's zu erwähnen, die ein würdiges Pendant Deutscher Kunst zur Sixtina Raffael's bildet. Auch bringt der Band in besonders schönen Tafeln Proben der Kunst des Islam, Indischer und Japanischer Kunst. Im ganzen enthält der Band 50 Tafeln, darunter 9 Chromos, 11 Karten und Pläne, ausserdem 192 Textabbildungen. Von den Artikeln seien in bunter Reihe genannt: Hexen, Hypnotismus, Homöopathie, Hundswuth. Unter den juristischen und volkswirthschaftlichen Artikeln seien erwähnt: Irrenrecht, zu dessen im Gange befindlichen Erneuerung die Grundzüge angegeben werden, Invalidenrente und die übrigen mit dem Invaliditäts- und Altersversicherungs-Gesetz zusammenhängenden Stichworte.

Auf geographischem Gebiete findet man ausser Italien eine Menge trefflicher Länder- und Städteartikel, darunter Helgoland, Irland, Island, Japan, Java, Hongkong, Jena, Innsbruck, Jokohama. Ebenso ist der naturwissenschaftliche und technische, sowie der historische Theil wieder ausgezeichnet behandelt.

Mit jedem neuen Bande erfreuen wir uns der neuen Bausteine zu diesem Denkmale planvoller gemeinsamer Arbeit der besten Kräfte, die sich in den Dienst umfassender gründlicher Volksbildung gestellt haben.

Berichtigung.

In dem in Nr. 15 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze: Ueber „Staffeltarife und Wasserstrassen" muss es heissen auf Seite 130 Spalte 1 Zeile 25 von oben statt „mit der Bedienung" „**meist** der Bedienung", auf Seite 131 Spalte 1 Zeile 4 von unten statt „nach Ansicht des Herrn Verfassers" „**entgegen** der Ansicht des Herrn Verfassers" und auf Seite 132 Spalte 2 Zeile 18 von oben statt „Dann" „**Denn**".

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Druckfehlerberichtigung im Tarife, Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1894. Der im Ausnahmetarife II für Eisen und Stahl, dann Eisen- und Stahlwaaren, auf Seite 235 des Tarifes, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1894, enthaltene Frachtsatz der Abtheilung a für die Relation Teschen-Bolechów wird ab 1. April 1894 von 148 h auf 296 Heller richtig gestellt.

Wien, am 16. Februar 1894. (435)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hornvieh-Verkehr aus Galizien und der Bukowina nach Vorarlberg und Lindau. (Berichtigung eines Druckfehlers.) Der auf Seite 9 des vom 1. März 1894 gültigen Tarifes für den obenbezeichneten Verkehr für die Stationsverbindung Podgórze-Plaszow-St. Margarethen angegebene Frachtsatz ist auf 430 kr. pro 100 kg richtig zu stellen.

Wien, am 18. Februar 1894. (436)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Aenderung von Bahnhofsbezeichnungen. Der Bahnhof Mosbach an der Bahnstrecke Frankfurt a/M.-Coblenz hat die Bezeichnung „Biebrich“ und der an der Zweigbahn von der Station Curve nach Biebrich belegene Bahnhof Biebrich die Bezeichnung „Biebrich-Rheinbahnhof“ erhalten.

Frankfurt a/M., den 19. Febr. 1894. (437)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Durch Eisgang und Hochwasser wurde auf der Szamosthalbahn die zwischen den Stationen Retteg und Bethlen befindliche Eisenbahnbrücke derart beschädigt, dass der Verkehr auf der Strecke Retteg-Besztercze der Szamosthalbahn vom 12. Februar l. J. ab für unbestimmte Zeit eingestellt werden musste.

Budapest, am 15. Februar 1894. (438)
Die Direktion
der K. Ung. Staatsbahnen,
als einführende Verwaltung.

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin wird die zwischen Rostock und Bentwisch belegene Anschlussstelle Cassebohm im Binnen-Güterverkehr des Direktionsbezirks Berlin, sowie im Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Berlin und im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands-Güterverkehr am heutigen Tage für Wagenladungen eröffnet. Die Beförderung von Stückgut, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen.

Die Benutzung ist nur der Anschlussinhaberin bezw. mit deren Genehmigung gestattet.

Berlin, den 20. Februar 1894. (439)
Die geschäftsführende Verwaltung
des Vereins.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 20. d. Mts. erscheint der Nachtrag VII, welcher u. a. Frachtsätze für Eisenerz etc. von den Stationen Dortmunderfeld, Gelsenkirchen, Hamburg H., Lübeck, Neuwied und Thann enthält.

Köln, den 17. Februar 1894. (440)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Niederländisch-Schweizerischer Verkehr. Zu Theil I, Abtheilung A, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife, enthaltend das Reglement, welches gemäss Bekanntmachung vom 24. Dezember 1892 auch für den Niederländisch-Schweizerischen Verkehr gültig ist, tritt am 1. März 1894 der III. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält die erleichternden Vorschriften, welche zufolge Vereinbarung der betheiligten Regierungen für die bedingte Zulassung gewisser Gegenstände mit dem bezeichneten Tage Geltung erlangen, und ausserdem kleine Aenderungen an Zusatzbestimmungen und dergl., welche durch jene erleichternden Vorschriften hervorgerufen werden.

Köln, den 20. Februar 1894. (441)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn-Verkehr Elberfeld-, Frankfurt a. M.-, Hannover-, Köln linksrh.-, Köln rechtsrh.- und Magdeburg-Erfurt, Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr sowie Norddeutscher Verbands-Güterverkehr. Am 1. März d. J. wird die Station Wittenberg (Provinz Sachsen) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt in den in den obengenannten Verkehren bestehenden Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen einbezogen. Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Erfurt, den 19 Februar 1894. (442)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Der im Tarifheft II F enthaltene Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 8, Abth. b (Eisen etc. des Spezialtarifs II) für den Verkehr Quint-Frauenfeld wird mit Gültigkeit vom 1. März l. J. von 228 auf 221 Centimes für 100 kg ermässigt.

Karlsruhe, den 19. Februar 1894. (443)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Die Frachtsätze für die Stationen Ruhla und Thal (Thüringen) der Wutha-Ruhlaer Eisenbahn werden vom 1. Mai d. J. an um je 6 *M* für 10 000 kg erhöht.

Dresden, den 19. Februar 1894. (444)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Alt-Damm-Colberger Güterverkehr. Am 15. April d. J. gelangen die im Staatsbahn-Alt-Damm-Colberger Gütertarif bestehenden Ausnahmetarife 16 und 17 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von den Stationen Gleiwitz, Kattowitz, Oppeln, Ratibor und Schwientochlowitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach sämmtlichen Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn zur Aufhebung.

Die Frachtberechnung erfolgt von diesem Zeitpunkte ab zu den regelrechten Sätzen der Spezialtarife I und II.

Berlin, den 17. Februar 1894. (445MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. ist zum Tarifheft II G (Verkehr zwischen den Rhein- und Main-Umschlagstationen und den Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen) der VIII. Nachtrag und zum Transittarife für Getreide, Baumwolle und verschiedene andere von Belgischen und Holländischen Häfen zu Schiff nach den Rhein- und Main-Umschlagstationen gelangende und von da nach der Ostschweiz weitergehende Artikel (vom 1. März 1887) der II. Nachtrag erschienen.

Diese Nachträge, welche von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden können, enthalten ausser den bereits im Instruktionswege durchgeführten Tarifmaassnahmen Frachtsätze für verschiedene in den letzten Jahren neu eröffnete Schweizerische Stationen, sowie ein neues Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifs Nr. 23 (für Frachtstückgüter).

Karlsruhe, den 17. Februar 1894. (446)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für rohe Kalisalze und für Düngekalk. Die am 15. Januar d. J. im Binnen- und Wechselverkehre der Preussischen Staatseisenbahnen eingeführten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und für Düngekalk etc. kommen vom 1. März d. J. ab auch in den Staatsbahn-Verkehren Berlin- und Breslau-Magdeburg mit der Station Tangermünde der Stendal-Tangermünder Eisenbahn, sowie mit den Stationen Kempen und Wilhelmsbrück der Breslau-Warschauer Eisenbahn in Anwendung.

Von demselben Zeitpunkte ab findet der Ausnahmetarif für Düngekalk in den vorgenannten Verkehren auch Anwendung auf Sendungen von den Stationen Elbingerode, Rothehütte-Königshof und Rübeland der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze und über die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 21. Februar 1894. (447)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Die Frachtsätze des Tarifs für Frachtgüter aller Art, welche laut Nachtrag I zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr am 1. März d. J. ausser Kraft treten sollten, behalten noch bis 1. Juli d. J. Gültigkeit.

Breslau, den 21. Februar 1894. (448)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. März d. J. treten direkte ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Steinsalz bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Baalberge,

Bernburg, Schönebeck und Stassfurt nach Aussig und Schreckenstein, sowie nach Kralup in Kraft. Die Höhe dieser Frachtsätze ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zu erfahren.

Magdeburg, den 22. Februar 1894. (449)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Holzverkehr. Vom 25. d. Mts. ab wird die Station Haaren des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) mit den um 4 km und 0,01 ℳ für 100 kg erhöhten Entfernungen und Frachtsätzen der Station Rothe Erde in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 19. Februar 1894. (450)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1 März d. J. treten zu den Güter-Tarifheften I bis IV bezw. III und IV der Verbands-Abtheilungen A bis F und zu dem Gütertarif für Basel, ferner zu den Kohlentarifheften I u. II Nachträge in Kraft.

Dieselben enthalten Tarifkilometer und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Bezirks Elberfeld, der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, der Badischen Staatsbahn, der Bregthalbahn und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Ausserdem werden die bestehenden Ausnahme - Tarifsätze für Schwefelkiessendungen von Schwelm aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze auch bis zum 1. Juni d. J. in Geltung. Ferner wird vom 1. März d. J. ab der für einige Stationen der Main - Neckarbahn bestehende Ausnahmetarif Nr. 23 für Düngemittel auf den Verkehr mit sämmtlichen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) ausgedehnt.

Köln, den 19 Februar 1894. (451)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch - Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Für den obenbezeichneten Verband treten am 1. März 1894 Nachtrag XIV zum Gütertarif Heft 1 und Nachtrag III zum Gütertarif Heft II in Kraft.

Die Nachträge, welche bei den betheiligten Dienststellen käuflich erlangt werden können, enthalten Einführung des Ausnahmetarifs für Kalisalze und Düngekalk; Nachtrag XIV enthält ausserdem die Ausdehnung des für Gütertarif Heft 1 bestehenden Ausnahmetarifs 9 für Düngemittel auf den Verkehr mit den Stationen der Saal-Eisenbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. Februar 1894. (452)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März d. J. tritt zum Tarif für den **Staatsbahnverkehr Hannover-Oldenburg** der Nachtrag 9 in Kraft, welcher u. a. Ausnahme - Tarifsätze für rohe Kalisalze und Kalk etc. zum Düngen, sowie für Steine des Spezialtarifs III ab Piesberg enthält. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 21. Februar 1894. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Mehl und Mahlprodukte Galizischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bogumiłowice	144,4 ₰
„ Borki wielki	229,4 „
„ Bortniki	213,4 „
„ Brody	217,4 „
„ Bursztyn	218,4 „
„ Chodorów	211,4 „
„ Czernowitz	252,4 „
„ Gorlice	163,4 „
„ Hadikfalva	264,4 „
„ Jaroslau	172,4 „
„ Kalusz	220,4 „
„ Kolomea	238,4 „
„ Krakau	130,4 „
„ Lemberg	198,4 „
„ Neu-Sandez	165,4 „
„ Nizankowice	182,4 „
„ Nowa grobla	178,4
„ Przemysl	179,4 „
„ Rawa ruska	189,4 „
„ Rozwadow	172,4 „
„ Rzeszów	162,4 „
„ Saybusch	119,6 „
„ Sokal	202,4 „
„ Stanislau	226,4 „
„ Stryj	206,4 „
„ Szczerzec	204,4 „
„ Tarnopol	226,4 „
„ Tarnow	146,4 „
„ Ustrzyki	189,4 „
„ Zabłotów	241,4 „

Im Verkehre mit Schönpriesen - Umschlag ermässigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ pro 100 kg. Im Verkehre mit Dresden - Elbkai sind für Kleie die für Laube geltenden Frachtsätze um 29 ₰ pro 100 kg, für Mehl und Mahlprodukte um 36 ₰ pro 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen-Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen - Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 19. Februar 1894. (454)
Oesterreich. Nordwestbahn.
als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 23. September v. J. bringen wir bestimmungsgemäss hierdurch noch zusätzlich zur Veröffentlichung, dass die in dem Anhange zum Lokal- und Wechsel - Personentarife der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn, Mecklenburgischen Südbahn und Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn, gültig vom 1. Oktober v. J., enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zu § 30 der Verkehrsordnung von den zuständigen Landes - Aufsichtsbehörden genehmigt worden sind.

Waren, den 22. Februar 1894. (455)
Betriebsabtheilung M. S. B.

6. Lieferfristen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Der 2. Absatz der Ziffer 3 der Bemerkungen zu den Gütertarifen für den Verkehr Basel Badischer Bahnhof loko und transit-Mittel- und Westschweiz (betreffend Verlängerung der reglementarischen Lieferfrist für Stückgutsendungen auf der Basler Verbindungsbahn) ist aufgehoben worden.

Karlsruhe, den 17. Februar 1894. (456)
Generaldirektion.

7. Verkauf von Nebenprodukten.

Verkauf von Steinkohlentheer, Gasöltheer und Kohlenwasserstoff. Die im Rechnungsjahre 1894/95 in den diesseitigen Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Halle a/S., Braunschweig, Jerxheim, Kreiensen, Börssum und Berlin (Lehrter Bahnhof) zur Gewinnung kommenden Nebenerzeugnisse etwa

110 000 kg Steinkohlentheer,
257 000 „ Gasöltheer,
23 600 „ Kohlenwasserstoff

sollen im Wege des schriftlichen Anbietungsverfahrens verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhauerruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben

am 10. März 1894, Vormittags 11 Uhr,

stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. März d. J.

Magdeburg, den 21. Februar 1894. (457)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Nr. 4. Jahrgang 1894. Berlin, am 24. Februar 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Februar, Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	1	Pack	3 eis. Fenster —	13	1	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
2	A N V E R S	8886	1	—	Zollleine —	—	2	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
3	B	—	1	Sack	leere Säcke —	16	3	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	B	3	3	—	Eisenbleche —	27	4	Honnef	Rechtsrh. Köln	
5	B	1	1	Bund	Latten —	20	5	Duisburg	„	
6	B C F	2151	1	Kiste	leere Blechbüchsen —	9	6	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
7	B P	6746	1	Stück	durchlochte Eisenplatte	4,5	7	Linden-K.	„	
8	B R	263	1	Kiste	leer —	18,5	8	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
9	B W	1	1	Ballon	Lumpen —	192	9	Hameln	K. E.-D. Hannover	
10	C K C	955	1	Kiste	Holzwolle —	31	10	Halle a. S.	K. E.-D. Magdeburg	beschr.: Hastedt.
11	C M	102	1	„	leer —	7	11	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
12	C S / M G	310	1	„	Hornknöpfe —	54	12	Aachen	Linksrh. Köln	
13	C T	7629	1	„	Ofentheile —	30	13	Köln G.	„	
14	E	25	1	Packet	Blechwandtafeln —	14	14	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
15	E F	440	1	Kiste	leer —	6	15	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
16	E R	6516	1	„	leer —	44	16	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
17	F B	5866	1	Päckchen	eis. Fensterriegel —	3	17	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
18	F F C	—	1	Sack	Haselnüsse —	23,5	18	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	beschr.: Flensburg-Berlin.
19	F G	2	1	Fass	leer —	6	19	Berlin H. & L.	K. E.-D. Altona	
20	F J A & Co.	58	1	Ballen	ansch. Wollwaaren —	39	20	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beschr.: La Guarra.
21	F L L / X / eingebrannt	129	1	—	Latirbaum —	?	21	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
22	G	945/3000	1	—	eis. T-Träger —	70	22	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
23	G	1	1	—	gusseis. Ofentheil —	3,5	23	Neunkirchen	„	
24	72 / G N / 400	—	1	Fass	ansch. Oel —	199	24	Döbeln	Sächsische Stsb.	
25	G P	75	1	Petrol.-Fass	— —	32	25	Kläden	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gef.
26	H	4	1	Sack	leere Säcke —	7,5	26	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
27	H	—	1	—	Wagendecke —	28	27	Cassel O.	„	Privateigenthum.
28	H	4	1	Fass	leer (607 l) —	120	28	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
29	H O S	9	1	Kiste	Lampendochte —	12	29	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Bangkok-Hamburg, Ausfuhrgut.
30	H C M	1	1	„	leer —	13	30	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
31	H K	429	1	Kübel	ansch. Margarine —	37	31	Culm	K. E.-D. Bromberg	
32	J H H	4776	1	Bierfass	leer —	—	32	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
33	J J / L S	769	1	Kiste	hölz. Nadelbüchsen —	21	33	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
34	J S	—	1	—	gusseis. Rohr —	7	34	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
35	K	325	1	Kollo	2 beschädigte Stühle	10	35	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
36	K G / „	40 / 41/42	1 / 2	— / —	Blechkanne / Demyohns	11	36	„	„	b. Schuppenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
37	K K S J B	—	1	—	Leine —	—	37	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
38	L K S	3	1	Kollo	getheertes Wagentuch	24	38	Rheydt	„	
39	L S	—	1	Kiste	Apfelsinen —	71	39	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
40	L T	43	1	„	Griffel —	78	40	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
41	L S oder S T	1 1(0)?,	1	„	Riesenflundern —	100	41	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	am 10./2. für 14,90 *M.* verkauft.
42	S	76/80	5	Packen	Schaufelstiele —	43,5	42	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr.: Iquique Ausfuhrgut.
43	T	65	1	Sack	Obst —	54	43	Duisburg	Rechtsrh. Köln	bekl.: Crefeld-Duisburg.
44	W	—	1	Korb	leer —	0,5	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
45	W	50	1	Bund	4 Stück alte leere Körbe	6	45	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
46	W B	2610 2630 2648	3	Fässer	leer —	89	46	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
47	W K	2	1	Ballen	Holzspäne —	117	47	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
48	Z	—	1	—	gusseis. Ofentheil —	1	48	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
49	Hann.	395	1	—	Bindekette, 8 m lang	—	49	Frielendorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
50	C. Kempen	—	1	Kiste	Kleider, Töpfe, Wäsche	—	50	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
51	Carl Rose, Hamburg	—	1	„	unbekannt —	72	51	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
52	J. Krasubka	—	1	—	Decke —	?	52	Leipzig Eilg. Abf.	K. E.-D. Erfurt	
53	Albertine Witram, Einbeck	—	1	Korb	? —	9	53	Waldheim	Sächsische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
54	weiss	1	1	Stange	Eisen —	24	54	Neu-Ruppin	Paulinenaue-N.-Rup.	
55	—	49	1	—	eis. Schlitten —	17,5	55	Münster	Rechtsrh. Köln	
56	—	60	1	Koffer	Kleider und Wäsche	35	56	Düsseldorf	„	mit Blech beschlagen.
57	—	278	1	brauner Handkoffer	— —	7	57	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	Gep.-Beklebung. 2 Stck. Gepäck. Gleschendorf-Lütjenburg 278.
58	—	733	1	—	Wagendecke —	—	58	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
59	/(schwarzer Strich)	—	1	Bund	2 Stangen Rundeisen	20	59	Bremen	K. E.-D. Hannover	
60	/(schwarzer Strich)	—	1	—	gusseis. Gewichtsstück	10,5	60	„	„	b. Schuppenrevision.
61	1 gelb	—	1	Stange	Flacheisen (6 m lang, 6 cm breit, 2 cm stark)	45	61	Penig	Sächsische Stsb.	
62	4 ▽	15368	1	Kiste	leer —	1,5	62	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
63	—	—	1	Pack	6 Baumscheeren —	0,80	63	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
64	—	—	1	—	Blechdeckel —	5	64	Düsseldorf B.	„	grün angestrichen.
65	—	—	1	Kollo	Blei —	33	65	Essen B. M.	„	
66	—	—	8	Stück	Bretter —	—	66	Linde	K. E.-D. Bromberg	à 7,50 m lang.
67	—	—	9	„	Bretter —	—	67	Driesen-Vordamm	„	3 bis 5 m lang.
68	—	—	1	Ballen	2 lose zusammengeheftete Decken	48	68	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
69	—	—	1	—	Deichsel —	—	69	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
70	—	—	2	Dosen	Delikatessheringe —	—	70	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	verkauft.
71	—	—	1	Stück	T-Eisen —	12	71	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	
72	—	—	1	—	runde Eisenplatte, (ansch. Verschluss eines Dampfcylinders)	7	72	Düsseldorf D.	"	
73	—	—	1	Bund	Eisenblech —	44	73	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1	Kollo	2 Stück Eisentheile (Platte)	9	74	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
75	—	—	1	Bund mit Draht gebunden	Eisentheile —	5	75	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
76	—	—	1	Fass	leer —	16	76	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
77	—	—	1	"	leer —	35	77	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
78	—	—	1	—	rohes Fell —	0, 5	78	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
79	—	—	1	Bund	Flanschen —	24	79	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
80	—	—	1	—	hölz. Fussgestell —	1	80	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a M.	
81	—	—	1	—	Gasrohr, 5 m —	—	81	Vorsfelde	K. E.-D. Magdeburg	
82	—	—	1	—	Gasrohr, 6 m —	11	82	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
83	—	—	1	Gemüsekorb	leer —	12	83	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
84	—	—	1	—	dreibeiniges Gestell zu einem Messinstr.	2	84	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
85	—	—	1	—	runde Gussplatte —	—	85	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
86	—	—	5	Kolli	Gusstheile —	29	86	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
87	—	—	2	Stück	Gusstheile —	2	87	Glauchau	"	
88	—	—	1	—	Heubaum —	23	88	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	7 m lg.
89	—	—	4	Stück	Holzstützen —	20	89	Pirna	Sächsische Stsb.	b. Schuppenrevision.
90	—	—	3	Kisten	leer —	39	90	Bremen	K. E.-D. Hannover	
91	—	—	3	Körbe	leer —	7	91	Harburg	"	
92	—	—	4	Pack	leere Körbe —	26	92	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a M.	
93	—	—	2	—	eiserne Latirbäume —	—	93	Oberlahnstein	"	
94	—	—	1	Sack	Leim —	20,5	94	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
95	—	—	1	"	Lumpen u. Blechabfälle	18	95	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	—	—	1	Kollo	Maschinentheile, (1 eis. Muffe und 4 kl. Oeldeckel)	2	96	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
97	—	—	1	Pack	12 kl. Messingcylinder	0,20	97	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
98	—	—	1	—	Nähtischchen —	4,5	98	Köln-Deutz	"	in Stroh verpackt.
99	—	—	2	—	Ofenroste —	2,5	99	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	5,18 m lg.
100	—	—	1	—	buchene Pfoste —	56	100	St. Egidien	Sächsische Stsb.	0,25 m br.
101	—	—	1	Korb	Presskohlen —	22	101	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
102	—	—	1	—	eis. Querstandbaum —	12	102	Eisleben	K. E.-D. Frankf. a M.	2,5 m lg.
103	—	—	1	—	eis. Ring —	6	103	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
104	—	—	1	—	Rohr mit eis. Spitze	4	104	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	gekrümmte Form 1,70 m lang, 0,12 m Durchm.
105	—	—	1	—	eis. Rohr —	9	105	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	1	—	Rohr aus Eisenblech	26	106	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
107	—	—	1	—	Roststab —	8	107	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
108	—	—	1	Bund	10 Stangen Rundeisen	49	108	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
109	—	—	1	Sack	gebr. Säcke —	14	109	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
110	—	—	1	"	alte Säcke —	22	110	Bremerhaven Zollinl.	K. E.-D. Hannover	
111	—	—	1	Schliesskorb	? —	4	111	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
112	—	—	1		eis. Schraubstock —	20	112	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
113	—	—	1	Kollo	Stabeisen —	2	113	Aachen T.	Linksrh. Köln	
114	—	—	1	—	Tannenbord —	—	114	Osterath	"	unerkennbare rothe Eigenthumsmerkmale.
115	—	—	1	—	Wagendecke —	—	115	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
116	—	—	1	Ballen	2 alte Wagendecken (1 Stück gez. S + C 2007)	32	116	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
117	—	—	1	—	Waschbrett —	2	117	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
118	—	—	1	—	off. Weichenstange —	8	118	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
119	—	—	3	Bund	Weiden —	—	119	Driesen-Vordamm	K. E.-D. Bromberg	
120	—	—	1	—	eis. Welle —	9	120	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
121	—	—	1	Stück	Wirthschaftswaage ohne Schaale	?	121	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
122	—	—	2	—	Zinnschaalen —	12	122	"	"	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter Marke	Bezeichnung der Güter Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C H	3465	1	Kiste	gefüllt —	30	1	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bezettelt: Frankfurt a/M. - Hamburg.
2	C L	3/4	2	Kisten	Wein —	48	2	"	"	bezettelt: Altona-Mainz.
3	Sch G	25	1	—	Sophagestell —	21	3	Frankfurt a/M. Ostbhf.	"	bezettelt: Würzburg-Frankfurt a/M.
4	—	—	1	—	Lüstre, alt, zerbrochen	9	4	Frankfurt a/M. Ostbhf.	"	
5	—	—	1	—	gebrauchtes Schiffstau 36 m, 5 cm Durchm.	58	5	Worms	"	

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein **Betriebsleiter** für unsere Schmalspurbahn, Antritt nach Uebereinkunft, **wird gesucht**. Nachweis über Kenntniss des Locomotivbaues, der Reparaturen, sowie des Streckenoberbaues, Aufnahme von Nivellements, Anfertigung von Concessionszeichnungen, bei energischem Charakter ist beizubringen. Anfangsgehalt ℳ 2100,—, frei Wohnung, Kohlen und Beleuchtung. Kurze Beschreibung des Lebenslaufs nebst Zeugnissabschriften sind zu senden an: **Actien-Zuckerfabrik Wierzchoslawice**, Post und Eisenbahnstation Prov. Posen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 17. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. Februar 1894.

Inhalt:

Zur Beurtheilung der Betriebskosten elektrischer Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung.

Wenngleich die Einführung des elektrischen Betriebes auf Strassenbahnen jetzt in weiten Kreisen als ein Fortschritt anerkannt worden ist und — ganz abgesehen von Amerika — in vielen Städten die Umwandelung des Pferdebahnbetriebes in elektrischen Betrieb vor sich geht, wenngleich neue elektrische Strassenbahnen in Städten gebaut werden, welche bereits Pferdebahnen besitzen und der elektrische Betrieb siegreich gegen den Pferdebahnbetrieb bleibt, so werden doch gelegentlich noch immer Zweifel laut, ob der wirthschaftliche Nutzen der neuen Betriebsweise wirklich so erheblich ist, wie die Fachleute behaupten.

Es kann daher nur nützlich sein, an der Hand eines bestimmten Beispiels eine ziffermässige Darstellung der für die Beurtheilung maassgebenden Faktoren zu geben. Ein sehr geeignetes Beispiel ist die von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft eingerichtete und betriebene elektrische Strassenbahn „Stadtbahn Halle", auf welcher der elektrische Betrieb demnächst 3 Jahre besteht und welche auch insofern Interesse bietet, als sie veranschaulicht, welchen Einfluss eine elektrische Bahn auf eine Pferdebahn derselben Stadt auszuüben vermag, selbst wenn die Linien der letzteren als der älteren Bahn durch die verkehrsreicheren Strassen führen.

Die jetzige elektrische Strassenbahn „Stadtbahn Halle" wurde im Jahre 1889 als Pferdebahn erbaut und vom September 1889 bis zum 1. Juli 1891 als solche betrieben. Sie erforderte innerhalb dieser Zeit einen Betriebs**zuschuss** von 38 014,66 *M*, und zwar:

für die 4 Monate in 1889 4,1 % des Betriebskapitals
„ das Jahr 1891 . . . 7,2 „ „ „
„ 1/2 Jahr 1891 . . . . 4,1 „ „ „

wobei die Verluste, welche durch die Aufgabe der animalischen und Einführung der elektrischen Betriebskraft naturgemäss entstanden, nicht berücksichtigt sind.

Im Jahre 1891 wurde der elektrische Betrieb eingerichtet und war am 1. Juli 1891 auf allen Linien der Stadtbahn voll durchgeführt. Derselbe erbrachte im ersten Geschäftsjahre unter Anrechnung angemessener Rücklagen für Erneuerung und Tilgung einen Reingewinn von 47 842,96 *M*, d. i. eine Verzinsung des Anlagekapitals von 5,1 %.

Zum Beginne des Geschäftsjahres 1892/93 bestand die „Stadtbahn Halle" aus den ursprünglich vorhandenen 3 Linien mit 7,240 km Bau- bezw. 7,740 km Betriebslänge, wozu im Laufe des Jahres eine neue Linie nach Wittekind-Trotha mit 3,255 km hinzutrat, welche am 20. Oktober 1892 in Betrieb genommen wurde und während dieser 8 1/3 Monate an den Betriebsergebnissen betheiligt ist.

Die Bahn hat zur Zeit eine Baulänge von 10,495 km mit

12,316 km Betriebslänge, sie leistete in der Zeit vom 1. Juli 1892 bis Juni 1893

1 098 782,31 Motorwagenkm und
13 231,02 Anhängewagenkm
zusammen **1 112 013,33** Wagenkm

und beförderte damit im ganzen **2 753 760** Personen.

Die Fahrgeldeinnahme betrug	265 342,16 M.
oder für 1 Motorwagenkm 24,15 ₰	
sonstige Einnahmen waren	5 707,29 „
gesammte Betriebseinnahme	**271 049,45** M.
An Ausgaben erforderte der Betrieb . . .	159 800,37 M.
oder für 1 Motorwagenkm 14,55 ₰	
dem Erneuerungsfonds wurden überwiesen . . .	30 000,— „
„ Tilgungsfonds „ „ . . .	13 000,— „
Gesammtausgabe somit	**202 800,37** M.
oder für 1 Motorwagenkm 18,46 ₰,	

wobei bemerkt werden mag, dass die Bahn einen Einheitstarif hat und das Zahlkastensystem in Geltung ist.

Von der Betriebsausgabe entfallen auf:

Kosten für den Fahrdienst, die Unterhaltung und Reparatur der Wagen einbegriffen . . .	6,42 ₰
„ „ „ Stationsdienst	4,13 „
„ „ die Unterhaltung und Beaufsichtigung der Bahnstrecke und der Stromzuführung	1,01 „
die allgemeine Verwaltung, einschliesslich der städtischen Pacht und der an die Stadt zu zahlenden Entschädigung für Unterhaltung der durch den Ausbau des Unternehmens hinzugekommenen Geleise, sowie einschliesslich der Kosten für die Personalversicherung	2,99 „
zusammen . .	14,55 ₰

gegen 15,11 ₰ im Vorjahre.

Die reinen Zugkosten berechnen sich einschliesslich Reparatur und Unterhaltung der Wagen und der Kraftstation auf 11,56 ₰, während die Zugkraft allein 4,13 ₰ für 1 Motorwagenkm gekostet hat, wobei die gefahrenen Anhängewagenkilometer nicht mit in Rechnung gezogen sind.

Auf der neu erbauten Linie nach Trotha wurden in der Zeit vom 20. Oktober 1892 ab d. i. während 8⅓ Monate:

290 620,95 Motorwagenkm gefahren und
76 944,04 M. Einnahme erzielt,

welche in vorstehendem Ergebniss mit enthalten sind.

Für das Kalenderjahr stellt sich die

Fahreinnahme in 1892.	auf	210 467,23 M.
„ „ 1893.	„	314 715,56 „
weist somit einen Zuwachs auf	von	104 248,33 M.

Welchen Einfluss die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn und der Ausbau derselben nach Bad Wittekind bezw. Trotha auf die neben der Stadtbahn bestehende Pferdebahn „Hallesche Strassenbahn" ausübt, lehrt nachstehende Zusammenstellung der Einnahmen beider Bahnen in den letzten 2 Jahren. Während erstere in regelmässigem Fortschreiten begriffen ist, geht letztere in ihren Einnahmen ständig zurück, was der beste Beweis dafür sein dürfte, dass das Publikum dem schnelleren und regelrechteren Verkehr der elektrischen Bahn dem Pferdebahnbetriebe gegenüber den Vorzug gibt.

Einnahmen

der elektrischen Strassenbahn „Stadtbahn Halle"				der Pferdebahn „Hallesche Strassenbahn"			
Monat	1892 M.	1893 M.	Differenz M.	Monat	1892 M.	1893 M.	Differenz M.
Januar	13 319,20	18 650,15	+ *5 330,95*	Januar.	14 308,10	11 870,70	— *2 437,40*
Februar	13 114,70	18 677,03	+ *5 562,33*	Februar	13 692,90	11 457,10	— *2 235,80*
März	13 663,15	24 153,33	+ *10 490,18*	März	14 236,50	13 071,20	— *1 165,30*
April	16 956,20	27 489,30	+ *10 533,10*	April	16 916,90	15 450,40	— *1 466,50*
Mai.	17 201,87	29 840,64	+ *12 638,77*	Mai	19 435,40	17 312,10	— *2 123,30*
Juni	18 430,44	28 750,04	+ *10 319,60*	Juni.	22 259,80	16 438,10	— *5 821,70*
Juli.	18 672,45	32 867,14	+ *14 194,69*	Juli	23 119,40	18 067,—	— *5 052,40*
August	19 158,09	29 966,68	+ *10 808,59*	August	21 958,50	16 247,—	— *5 711,50*
September	16 351,69	30 507,10	+ *14 155,41*	September . . .	17 733,60	13 995,20	— *3 738,40*
Oktober	20 721,51	28 259,10	+ *7 537,59*	Oktober	17 089,10	14 577,70	— *2 511,40*
November	20 960,41	22 419,98	+ *1 459,57*	November . . .	12 928,50	10 967,20	— *1 961,30*
Dezember	21 917,52	23 135,07	+ *1 217,55*	Dezember . . .	12 713,30	12 228,20	— *485,10*
	210 467,23	314 715,56	+ *104 248,33*		206 392,—	171 681,90	— *34 710,10*

K.

Papptafeln als Ersatz für die Blechmarken und Schiefertafeln der Werkstättenarbeiter.

Mitgetheilt vom Kaiserlichen Regierungsrath **Schrey**.

Selten findet man in Fachzeitschriften Mittheilungen über die Buchführung in technischen Unternehmungen und namentlich über deren Grundlage, die Aufzeichnungen der von den Handwerkern usw. geleisteten Arbeiten und den Materialverbrauch. Diese Aufzeichnungen bedürfen des Vergleichs mit den vom Pförtner gemachten Beobachtungen über Zu- und Abgang der Betreffenden.

Eine einfache Methode, welche beide Maassnahmen vereinigt, lernte der Verfasser jüngst in der Maschinenfabrik des Herrn C. Jacobi in Aschersleben (vormals Schroeder'sche Eisengiesserei) kennen. Diese Methode entstammt einer Fabrik in Wurzen.

Statt der Blechmarke mit einer Ordnungsnummer, welche im Kasten des Pförtnerhauses hängt, wird eine Pappkarte mit dem auf nebenstehender Seite in natürlicher Grösse wiedergegebenen Aufdruck verwendet. Jede dieser Karten wird vom Pförtner unter eine flache Blattfeder des gewöhnlichen Markenkastens gesteckt und vom Arbeiter, wie die Marke, beim Eintritt in die Fabrik entnommen. Die kursiv gedruckten Angaben sind handschriftlich eingetragen. Das Uebrige ist aufgedruckt. Die Rückseite der Karte ist vollkommen frei.

Die einzelnen Angaben bedeuten:
In der obersten Reihe: Ordnungsnummer und Namen.
Demnächst: Datum und Jahr.
F.: Fehlstunden. **U.**: Ueberstunden, deren Zahl durch die darunter stehenden Ziffern angegeben wird.

Der Arbeiter, der mit einer Fehlstunde seine Arbeit aufnimmt, also z. B. mehr als die zugelassene Zeit zu spät kommt, kann seine Karte nicht einfach entnehmen, erhält dieselbe vielmehr aus der Hand des Pförtners, der in diesem Falle bei „1." unter **F.** locht. Somit ist auf der Karte $\frac{F.}{1.}$ also eine Fehlstunde gezeichnet.

Umgekehrt wird es mit den am Schluss der Arbeitszeit zu vergleichenden Fehl- und Ueberstunden gemacht. Der Pförtner locht die Zahl für die Fehl- oder Ueberstunden, wenn der Arbeiter die Karte beim Verlassen der Fabrik ihm abgibt. Je nachdem Stunden Vor- oder Nachmittags gefehlt oder übergeleistet wurden, werden die Zahlen über oder unter dem Strich gelocht.

In der Fabrik gibt der Arbeiter die Karte nicht wie die Blechmarke ab, sondern benutzt sie, um während der Arbeits-

zeit in Bleistift die geleistete Arbeit dem Vordruck gemäss einzutragen.

Auf der freien Rückseite der Karte gibt der Arbeiter, ebenfalls in Bleistiftschrift, den Materialverbrauch an.

Mit diesen Aufzeichnungen ersetzt die Karte die Blechmarke und die Aufzeichnungen des Arbeiters auf der Schiefertafel, oder die Eintragungen des Vorarbeiters bezw. Meisters in die Arbeitskontrole.

Beim normalen Schluss der Arbeitszeit wird die Karte vom Arbeiter am Pförtnerhause in Kästen abgeworfen, ebenso wie dies bei den Blechmarken üblich ist. Bei früherem oder späterem Verlassen der Fabrik wird die Karte, wie oben vermerkt, dem Pförtner zum Lochen überreicht. Eine nicht gelochte benutzte Karte belegt hiernach einen normalen Arbeitstag.

Vom Pförtner werden die Karten Abends an die betreffenden Meister oder Vorarbeiter abgeliefert. Diese prüfen dieselben und versehen sie auf der Rückseite mit dem Prüfungsvermerk sowie den Angaben über etwaige Akkordabschlüsse. Nunmehr werden die Karten bei der Rechnungsstelle abgegeben und aufgerechnet. Die Aufbewahrung erfolgt in besonderen Behältnissen. Nach angemessener Zeit werden die Karten an die Papiermühle zurückgegeben. Der Altwerth für 1 000 Stück beträgt etwa 30 ₰; neu kosten dieselben Karten 4 ℳ.

Die Absonderung der Karten nach Arbeitergruppen, wie sie bei der Zutheilung an den Pförtner, an den Meister und bei der Rechnungsstelle nöthig ist, wird durch Anwendung verschiedenfarbiger Karten erleichtert; z. B. rothe Karten für Former, blaue für Schlosser, gelbe für Tischler, grüne für den Drehsaal, weisse für Handarbeiter usw. Die kursiv gedruckten Angaben werden von der Rechnungsstelle aufgeschrieben, bevor die Karten Abends dem Pförtner zum Einbringen in die Kästen gegeben werden, in denen sie die Arbeiter, wie bereits gesagt, beim Beginn der Arbeitszeit an bestimmter Stelle, eingeklemmt unter eine Blattfeder, vorfinden.

Das Verfahren ist in mehrjähriger Anwendung erprobt worden und hat sich bewährt.

Für einfache Verhältnisse bietet dasselbe unstreitig Vorzüge, die hauptsächlich in der Vermeidung allen unnützen Beiwerks beruhen. Auch grössere Werkstätten werden aus der Anwendung für einzelne Zweige des Betriebes Nutzen ziehen können.

. . *30.* . . . . *Lenz* . . . .

d. . . . . . *25./1.* . . . . . . || . . . . . . *1894* . . . . .

F.	Commis. No.	Lauf. No.	Accord Stunden	Lohn Stunden	U.
1.					1.
2.					2.
3.					3.
4.					4.
5.					5.
1.					1.
2.					2.
3.					3.
4.					4.
5.					5.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 533 vom 19. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 548 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn, Belgischen Staatsbahn, Dänischen, Schwedischen und Norwegischen Staatsbahn, die K. und K. Bosnabahn und die Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn, betreffend die Statistik des Vereins-Reiseverkehrs (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 549 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die im Rechnungsjahre 1892 auf den Bahnen des Vereins vorgekommenen Radreifenbrüche und Radreifenanbrüche (abgesandt am 23. d. Mts.).

Nr. 563 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 20.—23. d. Mts.).

Nr. 580 vom 20. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstage.

Bei der Berathung des Etats des Reichs-Eisenbahnamtes bemerkte der Abg. Dr. Hammacher, dass man in Preussen und Baden mit gesetzlichen Aenderungen der Tarifvorschriften umgehe; während die Aufsicht über diese Materie ausdrücklich dem Reiche zustehe, mangele es an der erforderlichen Reichsgesetzgebung zur Geltendmachung dieses Rechtes. Die Kommission für das Bürgerliche Gesetzbuch sei der Ansicht, dass die Materie der Verpfändung oder hypothekarischen Belastung von Eisenbahnen sich zur Regelung für ein Spezialgesetz empfehle. Infolge des Erlasses des Kleinbahnengesetzes in Preussen wachse die Bedeutung auch dieser Frage von Tag zu Tag.

Präsident des Reichs-Eisenbahnamtes Dr. Schulz: Die Reichs-Justizverwaltung hält zwar ein solches Spezialgesetz für das Deutsche Reich für zulässig, aber erst dann, wenn die Grundsätze für das Pfandrecht allgemein im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt sind. Wo ein dringendes Bedürfniss vorliegt, steht die Sachlage anders und demgemäss hat Preussen sich entschlossen, selbständig auf diesem Gebiete vorzugehen.

Der Etat des Reichs-Eisenbahnamtes wird bewilligt.

Der Etat der Reichs-Eisenbahnverwaltung wird auf Antrag der Abgg. Dr. Hammacher und Singer an die Budgetkommission verwiesen.

Etat der Preussischen Staatsbahnverwaltung.

Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses begann die Berathung des Eisenbahnetats mit einer Generaldebatte in Verbindung mit dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der Preussischen Staatseisenbahnen in den Jahren 1892/93.

Zunächst gab der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten über die geplante Neuorganisation der Eisenbahnverwaltung Auskunft. Die Betriebsämter sollen aufgehoben werden und als erste entscheidenden Kollegialbehörden die Eisenbahndirektionen fungiren. Als Organe derselben und zwar als lokale Ausführungsbeamte sollen drei Inspektoren dienen, einer für den Betrieb und die Bauten, einer für den Maschinenbetrieb, einer für den Verkehr. Die Direktionen sollen einem Präsidenten unterstellt, aber nicht in Abtheilungen zerlegt werden. Die Orte, an denen Direktionen eingerichtet werden sollen, stehen noch nicht fest. Die Neuorganisation, von der gehofft wird, dass durch sie das Schreibwerk erheblich vermindert wird, soll womöglich am 1. April 1895 eingeführt werden.

Aus der Kommission wurden gegen die geplante Organisation erhebliche Einwendungen nicht erhoben, da man hofft, durch dieselbe eine energischere freiere Gestaltung und grössere Initiative der Verwaltung sowie eine Ersparniss für die Staatskasse zu erzielen.

Bei Besprechung der Kleinbahnen wurde anerkannt, dass augenscheinlich sich auf diesem Gebiete ein bedeutender Aufschwung zeige. Seitens der Staatsregierung wurde erklärt, dass der Gesetzentwurf, betreffend die Verpfändung von Eisenbahnen, in nächster Zeit an die Landesvertretung gelangen werde.

Bei Besprechung der Personentarife wurde allseitig hervorgehoben, dass mit Rücksicht auf die schlechte Finanzlage des Staates zur Zeit eine Neuregelung der Personentarife nicht möglich sei, da eine solche Regelung immer Einnahmeausfälle nach sich ziehe. Eine Einführung zehntägiger Rückfahrkarten, wie in den Süddeutschen Staaten, erklärte der Herr Minister nicht für angängig, da der Verkehr, wie eine

Zusammenstellung der zehntägigen Billets aus Württemberg ergebe, eine solche Verlängerung der Rückfahrzeit nicht erfordere, ferner aber die lange Dauer der Rückfahrkarten zu Veruntreuungen Anlass gebe. Die ganze Einrichtung der Rückfahrkarten erscheine überhaupt durchaus reformbedürftig, sei eventuell aber ganz abzuschaffen.

Der Etat der Eisenbahnverwaltung wurde unvermindert genehmigt.

Staffeltarife.

Die bei dem Preussischen Abgeordnetenhause eingebrachten Anträge der Abgg. Bandelow und Genossen: „Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Entscheidung über Beibehaltung oder Aufhebung der Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate bis nach der Entscheidung über den Deutsch-Russischen Handelsvertrag auszusetzen“ und der Abgg. Baensch-Schmidtlein und Genossen: „Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, die Entscheidung über Beibehaltung oder Aufhebung der mit ermässigten Streckensätzen für Getreide und Mühlenfabrikate eingeführten Tarife auszusetzen, bis seitens der Königlichen Staatsregierung über die zur Beseitigung bezw. Milderung des landwirthschaftlichen Nothstandes zu ergreifenden Maassregeln Beschluss gefasst und dem Landtage entsprechende Mittheilung gemacht sein wird“, gelangten in der Sitzung vom 21. d. Mts. zur Berathung. Noch ehe die Antragsteller zum Worte gelangten, gab der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten nachstehende Erklärung ab: „Die vielfach erörterte und sehr verschieden beantwortete Frage des wirthschaftlichen Einflusses der Staffeltarife für Getreide usw. hat neuerdings im Hinblick auf den Abschluss des Russischen Handelsvertrages und den im Bundesrath eingebrachten Gesetzentwürfen, betreffend die Aufhebung des Identitätsnachweises, eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Während im allgemeinen die Landwirthschaft, das Mühlengewerbe und der Getreidehandel in den östlichen Landestheilen für die Beibehaltung dieser Tarife eintreten und hierin, sowie in der Aufhebung des Identitätsnachweises vielfach einen Ausgleich für die befürchteten nachtheiligen Folgen des Russischen Handelsvertrages erblicken, überwiegt in den mittleren und westlichen Theilen des Landes die Auffassung, dass im Falle der Genehmigung des Russischen Handelsvertrages unter Aufhebung des Identitätsnachweises die angeblich schon jetzt infolge der Eisenbahntarif-Ermässigungen eingetretenen Schädigungen der dortigen landwirthschaftlichen Müllerei sowie des Getreidehandels einen bedrohlichen Charakter annehmen könnten. Wenn auch die Staatsregierung daran festhält, dass die Bildung der Eisenbahn-Gütertarife nach Sätzen, die mit der wachsenden Entfernung fallen, im allgemeinen auf wirthschaftlich richtigen Grundsätzen beruht, so hat sie sich doch angesichts der erlebten Thatsachen für verpflichtet erachtet, unverweilt in eine erneute gründliche Untersuchung des wirthschaftlichen Einflusses der Staffeltarife vom 1. September 1891 einzutreten und die Frage, ob und bezw. durch welche Maassnahmen ein Ausgleich der verschiedenen, von diesen Tarifen berührten Interessen zu ermöglichen ist, mit dem in kürzester Zeit zu berufenden Landes-Eisenbahnrath zu erörtern. Die Staatsregierung wird nicht ermangeln, dem Landtage der Monarchie von dem Ergebniss dieser Erörterungen und den von ihr in dieser Angelegenheit demnächst zu fassenden Beschlüssen baldthunlichst Mittheilung zu machen. Ich kann dieser Erklärung die Mittheilung hinzufügen, dass der Landes-Eisenbahnrath auf den 6. März d. J. und der Ausschuss des Landes-Eisenbahnrathes auf den 3. März d. J. berufen worden ist.“ — Infolge dieser Erklärung des Herrn Ministers wurde von dem Hause auf eine weitere Berathung der vorliegenden Anträge verzichtet.

Der Preussische Landes-Eisenbahnrath

ist von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu einer ausserordentlichen Sitzung am 6. März d. J., Vormittags 10 Uhr, im Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofes zu Berlin berufen.

Einziger Gegenstand der Tagesordnung ist die Berathung über die Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate vom 1. September 1891.

Zur Vorberathung ist der Ausschuss des Landes-Eisenrathes auf den 3. März d. J. eingeladen.

Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.

Die Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (vergl. Nr. 1 S. 3 d. Ztg.) finden, nachdem die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung auf Grund der mit ihr getroffenen Vereinbarung ihnen zugestimmt hat, auch im Deutsch-Luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung.

Aus dem Oldenburgischen Landtage.

Der Landtag hat folgende, von der Staatsregierung beantragte Mittel für Eisenbahnzwecke bewilligt: für Vermehrung der Betriebsmittel 682 500 *M.*, für Ergänzung der Signale und Sicherungsanlagen dreimal 130 000 *M.* für 1894/96, zur Erweiterung des Güterbahnhofs in Oldenburg 137 000 *M.*, zum Ausbau des zweiten Geleises zwischen Hude und Delmenhorst 430 000 *M.*, zum Umbau zweier Brücken 45 000 und 83 000 *M.*, für Verbesserung der Landungsanlagen auf Bahnhof Elsfleth 60 000 *M.*, für den Neubau der Lokomotiv- und Werkstättenanlagen auf Bahnhof Oldenburg 369 534 *M.* für 1894, 231 500 *M.* für 1895 und 231 016 *M.* für 1896.

Der Antrag der Staatsregierung auf Bewilligung von 293 000 *M.* für Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham und damit in Verbindung stehende Geleiserweiterungen usw. wurde abgelehnt.

Verspätungen im Monat Dezember 1893.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Dezember 1893 auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 519,88 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 187 Schnellzüge, 2 045 Personenzüge und 362 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 594. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 411 902 Zugkm bezw. 296 576 937 Achskm gegen 15 912 917 Zugkm und 280 878 513 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 294 803 Zugkm und 287 595 537 Achskm in demselben Monat des Jahres 1892.

Von den Verspätungen wurden 1 487 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 2 107 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 405 im Vormonat und 3 302 in demselben Monat des Jahres 1892.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 137 bezw. auf 1 Million Achskilometer 7, mithin auf 1 Million Zugkilometer 79 = 37 v. H. weniger als im Monat Dezember des Jahres 1892 und 49 = 56 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 4 = 36 v. H. weniger als im Monat Dezember des Jahres 1892 und 2 = 40 v. H. mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 2 158 Anschlüsse versäumt (gegen 3 128 in demselben Monat des Jahres 1892 und 1 264 im Vormonat).

Bei 4 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 8 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Crefelder Eisenbahn, die Mecklenburgische Südbahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln, die Mecklenburgische Südbahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln an die ungünstigsten Stellen.

Vorarbeiten.

Die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten ist ertheilt worden:

der Altdamm-Colberger Eisenbahngesellschaft zu Stettin für eine Eisenbahn von Colberg nach Köslin,

der Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft zu München für eine Eisenbahn von Muskau über Triebel nach Teuplitz,

dem unter dem Vorsitz des Landraths Lewald zu Rawitsch gebildeten Komitee für den Bau einer Eisenbahn von Rawitsch nach Liegnitz sowie der kreisständischen Kommission des Kreises Rawitsch für den Bau einer Bahn von Rawitsch nach Kobylin für eine normalspurige Eisenbahn von Liegnitz über Steinau, Winzig, Herrnstadt und Rawitsch nach Kobylin.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. März d. J. findet die Eröffnung des zwischen den Stationen Schleswig Fr. und Jübeck gelegenen Haltepunktes Schuby für den Personenverkehr statt. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Schuby abgefertigt.

Direktionsbezirk Berlin. Im Binnen-Güterverkehr des Direktionsbezirks Berlin, sowie im Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Berlin und im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbands-Güterverkehr ist am 20. d. Mts. die zwischen Rostock und Bentwisch belegene Anschlussstelle Cassebohm für Wagenladungen eröffnet worden; die Beförderung von Stückgut, sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ausgeschlossen. Die Benutzung ist nur der Anschlussinhaberin bezw. mit deren Genehmigung gestattet.

Preussische Staatseisenbahnen.

Geldbelohnungen der Arbeiter.

Bei den Preussischen Staatseisenbahnen werden auf ministerielle Anordnung den langjährig beschäftigten Arbeitern bei Vollendung einer 25-, 35-, und 50jährigen zufriedenstellenden Beschäftigung im Eisenbahndienste besondere Anerkennungen in der Form einmaliger Geldbelohnungen zum Betrage von 30 *M*, 60 *M* und 100 *M* zu theil. Im Jahre 1893 sind in dieser Weise 1 312 Arbeiter bei Vollendung des 25., 323 Arbeiter bei Vollendung des 35. und 5 Arbeiter bei Vollendung des 50. Beschäftigungsjahres ausgezeichnet und hierfür im ganzen annähernd 60 000 *M* aufgewendet worden. Ausserdem sind mehrere der ältesten Arbeiter der Staatsbahnen durch Verleihung des Allgemeinen Ehrenzeichens ausgezeichnet worden.

Bedingungen bei der Vergebung von Arbeiten.

In Nr. 47 des „R.-A." wird eine Bekanntmachung der Königlichen Ministerial-Baukommission, betreffend die Bedingungen, welche bei der Vergebung von Arbeiten und Lieferungen im Bereiche der Allgemeinen Bauverwaltung, der Staatseisenbahn- und Bergverwaltung zur Anwendung kommen, veröffentlicht.

Fahrkartenkontrole bei den Württembergischen Staatseisenbahnen.

Der „Staatsanzeiger für Württemberg" schreibt: „In letzter Zeit sind wiederholt Fälle einer betrügerischen Benutzung von Fahrkarten auf den Württembergischen Staatsbahnen vorgekommen, die gerichtliches Einschreiten und gerichtliche Verurtheilung zur Folge hatten. Diese Vorkommnisse in Verbindung mit der Wahrnehmung, dass die Aufforderungen der Schaffner zur Vorzeigung der Fahrtausweise und zur Abgabe der Karten nach Ablauf der Gültigkeit bezw. bei Beendigung der Fahrt nicht durchaus das wünschenswerthe Entgegenkommen beim Publikum finden, weisen die Eisenbahnverwaltung darauf hin, eine schärfere Kontrole hinsichtlich des Besitzes und der Abgabe der Fahrkarten — insbesondere auch im Wege ausserordentlicher Fahrkartenprüfungen durch besondere Beamte — zu veranlassen und bei unberechtigter Benutzung der Bahnzüge ein strengeres Vorgehen eintreten zu lassen. Einrichtungen, welche die Benutzung der Bahn erleichtern, dabei aber die Gefahr eines Missbrauchs näher rücken, wie die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten, die neu eingeführten Zeitkarten für die ganze Bahn und die Fahrscheinbücher, wird die Eisenbahnverwaltung nur dann beibehalten und weiter ausbilden können, wenn sie in ihren Bestrebungen zur Fernhaltung von Ordnungswidrigkeiten auch bei den Reisenden selbst der erforderlichen Unterstützung sich versichert halten kann und wenn die Schaffner, als die zunächst berufenen Organe, bei Ausübung ihres Dienstes durchaus das nöthige Entgegenkommen finden, insbesondere bei der Fahrkartenabnahme nicht unnöthig aufgehalten werden.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Im Jahre 1893 haben betragen die Einnahmen 1 967 845 *M* (gegen 1 735 228 *M* im Vorjahre), die Ausgaben 855 158 (776 258) Mark und der Ueberschuss 1 112 686 (958 970) *M*, welcher nach dem Beschlusse des Aufsichtsraths wie folgt verwendet werden soll: Ausstattung des Erneuerungsfonds I 160 616 (139 847) *M*, des Erneuerungsfonds II 60 000 (10 000) *M*, des Reservefonds I 25 680 *M* (wie im Vorjahre), und Ausstattung des Reservefonds II 40 550 (37 170) *M*, persönliche Gewinnantheile an Aufsichtsrath und Direktion 16 124 (15 482) *M*, Eisenbahnsteuer 19 754 (18 107) *M*, 5 % Dividende (wie im Vorjahre) an die Prioritäts-Stammaktien 642 000 *M*, 1 % Dividende (gegen 0,5 % im Vorjahre) an die Stammaktien 128 400 *M*, Vortrag auf neue Rechnung 19 562 (6 484) *M*.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I.

Unter dieser Bezeichnung tritt am 1. April d. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher die den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen der Verkehrsordnung, Abschnitt I bis IV und die von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörden festgesetzten allgemeinen Zusatzbestimmungen zu denselben enthält. Druckabzüge dieses Tarifs können zum Preise von 20 ₰ für das Stück von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 15. März d. J. ab bezogen werden.

Geestemünde-Cuxhaven und -Stade.

Mit dem Bau der Nebenbahn von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung von Langen nach Bederkesa wird im kommenden Frühjahr bestimmt begonnen werden. Bis dahin dürften auch die speziellen Vorarbeiten für die Nebenbahn Geestemünde-Bremervörde-Stade soweit gefördert sein, dass die landespolizeiliche Prüfung des Entwurfs stattfinden kann.

Berliner elektrische Strassenbahnen.

In der Berliner Stadtverordneten - Versammlung vom 22. d. Mts. ersuchte der Magistrat die Versammlung, sich damit einverstanden zu erklären, dass eine aus Mitgliedern des Magistrats und der Stadtverordneten-Versammlung bestehende Deputation auf Grund des § 59 der Städteordnung eingesetzt werde, welche den Auftrag erhält, mit der Firma Siemens & Halske bezw. deren Auftraggebern über die Bedingungen für die Genehmigung zum Bau und Betriebe der von ihr projektirten elektrischen Strassenbahnen: 1. für eine Hochbahn auf Stützen und Pfeilern, welche von der Warschauerstrassen-Brücke durch den südlichen Stadttheil nach Westen bis zur Weichbildgrenze in der Zietenstrasse führen soll; 2. für eine Strassenbahn (Niveaubahn) mit oberirdischer Stromzuleitung vom Gesundbrunnen (Badstrasse) durch die Prinzenallee bis zu der nördlich der Soldinerstrasse laufenden Weichbildgrenze; 3. für eine Bahn von der Sommerstrasse, Ecke Dorotheenstrasse, bis zur Weichbildgrenze am Stadtbahnhof Thiergarten unter Benutzung der vorhandenen Geleise der Charlottenburger Pferdeeisenbahn-Gesellschaft zu verhandeln und die betreffenden Verträge vorzubereiten.

Die Versammlung stimmte diesem Antrage zu.

Kleinbahnen in der Provinz Hannover.

Der Hannoversche Provinziallandtag nahm am 19. d. Mts. die Vorlage zur Förderung des Kleinbahnbaues an. Die Provinz bewilligt zwei Drittel der Baukosten als Darlehen, das um 0,5 % niedriger, als die Provinz ihre Anleihen verzinst, zu verzinsen und von der Inbetriebsetzung der Bahn an mit 0,5 % jährlich abzutragen ist. Oberpräsident v. Bennigsen führte aus, dass die Provinz mit dem geringeren Zinszuschuss kein Opfer bringe, denn sie spare an der Unterhaltung der Landstrassen. Nach Inbetriebsetzung einer Kleinbahn seien die Unterhaltungskosten für eine Landstrasse von 20 000 *M* auf 2 000 *M* hinabgegangen. Die Provinzialverwaltung erhielt zur Fernhaltung von Spekulationsbestrebungen die Befugniss, nicht nur den Bau, sondern auch den Betrieb der Kleinbahnen unter ihre Aufsicht zu nehmen.

Braunschweigische Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 5 % für das Jahr 1893 gegen 4,5 % im Vorjahre in Vorschlag zu bringen.

Stettiner Strasseneisenbahn.

Die Einnahmen im Jahre 1893 betrugen 420 968 *M* gegen 413 647 *M* im Vorjahre. Von dem Reingewinn in Höhe von 33 333 (38 986) *M* erhält der Reservefonds 1 666 *M*, der Aufsichtsrath an persönlichen Gewinnantheilen 1 667 *M*, sodass 30 000 *M* zur Verfügung der Generalversammlung bleiben, welcher Betrag die Vertheilung einer Dividende von 2,5 % (wie im Vorjahre) gestattet.

Hamburger Strassenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt für das Jahr 1893 die Vertheilung einer Dividende von 2 % vor.

Aus Frankreich.

Das Französische Eisenbahnnetz Ende 1893.

Nach dem „Journal officiel" wurden im Laufe des Jahres 1893 626 km Eisenbahnen von allgemeinem Interesse eröffnet, so dass sich deren Gesammtlänge am 31. Dezember 1893 auf 36 002 km belief; von diesen entfielen 31 746 km auf die sechs grossen Gesellschaften, 1 124 km auf Nebenbahngesellschaften, 2 590 km auf das Staatsbahnnetz, 320 km auf nicht konzessionirte Bahnen und 222 km auf Werk- und andere Bahnen. Konzessionen für Linien von allgemeinem Interesse wurden endgültig für 467 km, unter Vorbehalt der Gemeinnützigkeitserklärung für 704 km ertheilt.

An Lokalbahnen wurden im Laufe des Berichtsjahres 303 km eröffnet, so dass Ende 1893 im ganzen 3 573 km Lokalbahnen im Betriebe standen; konzessionirt wurden 131 km Lokalbahnen. Von Strassenbahnen wurden 1893 136 km er-

öffnet, so dass sich deren gesammte Betriebslänge am Schlusse des Jahres auf 1 664 km belief; konzessionirt wurden 647 km Strassenbahnen.

Orléansbahn.

Der am 14. April 1893 zwischen der Orléansbahn und der „Société des tramways de Loir et Cher" geschlossene Vertrag, betreffend den Bau und Betrieb der schmalspurigen Linie Saint Aignan (Noyers)-Blois, ist durch Verordnung vom 2. d. Mts. genehmigt worden. Die Ersparnissprämie, welche der Orléansbahn nach Art. 5 des Vertrages von den Baukosten unter Umständen zufallen kann, ist in die Anlagekostenrechnung einzutragen.

Bedingungen für die Eisenbahnanlage auf Strassen.

Nach Art. 5 der Verordnung vom 6. August 1881, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf Strassen, müssen auf denjenigen Strecken, welche auf öffentlichen Strassen liegen, Hohl- oder Leitschienen verlegt werden. Eine Verordnung vom 30. Januar d. J. bestimmt, dass die Aufsichtsbehörde den Konzessionsinhaber von dieser Vorschrift widerruflich entbinden kann.

Betriebseröffnungen.

1. Die Ostbahn wird die Linie von Trilport über Crouy und Mareuil nach la Ferté Milon bereits in der ersten Hälfte des April eröffnen.
2. Die Westbahn beabsichtigt, von der Linie Carentan-Carteret die Reststrecke Carentan-la Haye du Puits im April dem Betriebe zu übergeben.
3. Die Zahnradbahn von Monte Carlo nach la Turbie soll in der zweiten Hälfte dieses Monats eröffnet werden.

Uebereinkommen über den Internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

Ebenso wie Deutschland, Oesterreich-Ungarn, die Niederlande und die Schweiz auf Grund des § 1 der Ausführungsbestimmungen zum Berner Uebereinkommen ein am 1. März d. J. in Kraft tretendes Sonderabkommen getroffen und leichtere Bedingungen für den gegenseitigen Verkehr von Gegenständen, die nach dem Berner Uebereinkommen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, vereinbart haben, so ist auch zwischen Frankreich, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden am 9. August 1893 ein derartiges Sonderabkommen in Paris geschlossen und am 31. Januar d. J. daselbst bestätigt worden. Dieses Abkommen ist im „Journal officiel" vom 1. d. Mts. veröffentlicht.

Eintritt von Nebenbahnen in den internationalen Verkehr.

Das Berner Uebereinkommen ist nur auf die in der zugehörigen Liste verzeichneten Linien anwendbar; jeder Staat hat aber nach Art. 1 und 8 des Uebereinkommens das Recht, an dieser Liste jederzeit die ihm geeignet erscheinenden Aenderungen vorzunehmen. Bisher hat Frankreich von diesem Rechte noch keinen Gebrauch gemacht; neuerdings haben aber, wie wir der Zeitschrift „La Voie Ferrée" entnehmen, 5 Nebenbahngesellschaften die Eintragung ihres Netzes ganz oder theilweise in die Französische Liste beantragt. Der Landes-Eisenbahnrath, dem die Sache zur Begutachtung überwiesen wurde, stellte zunächst fest, dass Frankreich irgend welche Verpflichtung für den Ausschluss der Nebenbahngesellschaften von der fraglichen Liste nicht übernommen hat. Auch die Kosten für den Staatsschatz werden nur ganz geringfügig sein; denn die nach der Kilometerzahl zu berechnenden Beiträge zu den Kosten des Centralamts in Bern sind auf 100 000 Francs beschränkt, während bereits 125 000 km dem Uebereinkommen unterstehen. Mit Rücksicht auf die Zahlungsfähigkeit wurde dann der Antrag der bereits seit einem Jahre zahlungsunfähigen und in der Auflösung begriffenen „Compagnie des chemins de fer à voie étroite" abgelehnt. Die Zahlungsfähigkeit wurde dagegen festgestellt: 1. bei der „Compagnie des chemins de fer départementaux", welche die Aufnahme ihres ganzen 751 km betragenden Netzes beantragt und nach Erklärung des Generalinspektors Holtz eine der bestgeleiteten Nebenbahngesellschaften ist, 2. bei der „Compagnie des mines d'Anzin" (Linie von allgemeinem Interesse Somain-Belgische Grenze), 3. bei der Eisenbahn Gray-Bucey les Gy, welche dem Departement gehört und bei diesem schliesslich Rückhalt finden würde, und 4. bei der „Compagnie du chemin de fer de Marlieux à Châtillon sur Chalaronne". Endlich bemerkte der Berichterstatter, dass die Schmalspurbahnen keineswegs von der Anwendung des Berner Uebereinkommens ausgeschlossen sind und wies das Interesse sowohl der Nebenbahnen als auch ihrer Anlieger am zwischenstaatlichen Verkehr nach. Unter diesen Umständen hat der Eisenbahnrath, da das Staatsinteresse genügend gewahrt sei, ein günstiges Gutachten über die Aufnahme der genannten 4 Nebenbahngesellschaften in die Liste des Berner Uebereinkommens abgegeben.

Ermässigung der Frachtbriefsteuer.

Während man in Deutschland die (allerdings wohl kaum zur Ausführung kommende) Absicht hegt, eine Reichs-Frachtbriefsteuer neu einzuführen, macht man in Fankreich seit Jahren Anstrengungen, die bestehende Frachtbriefsteuer zu ermässigen oder vielmehr sie gerechter zu vertheilen; denn der Gesammtertrag der Steuer soll nicht vermindert, sondern eher noch erhöht werden.

Die Frachtbriefsteuer wurde in Frankreich durch Gesetz vom 13. Brumaire des Jahres VII eingeführt, wobei die Steuer nach der Grösse des Papiers auf wenigstens 0,25 Frcs. (bei 25 × 17,68 cm) festgesetzt wurde und dadurch nebenbei die Wirkung hatte, dass diese Grösse des Frachtbriefmusters bis zur Aufhebung der Bestimmung maassgebend blieb. Ein Gesetz vom 6. Prairial des Jahres VII erhöhte die Steuer auf 1 Frcs., aber ohne den Frachtbrief verbindlich zu machen; dies geschah durch eine Verordnung vom 16. Messidor des Jahres VIII. Eine Verordnung vom 3. Januar 1809 führte den Steuertarif nach der Papiergrösse wieder ein und ermässigte die Steuer auf 0,25 Frcs.; dieser Satz wurde aber durch das Finanzgesetz vom 28. April 1816 auf 0,35 Frcs. und durch das Finanzgesetz vom 2. Juli 1862 auf 0,60 Frcs. erhöht. Eine Erleichterung wurde den Verfrachtern durch das Gesetz vom 13. Mai 1863 geboten, weil dieses an Stelle der Frachtbriefe (lettres de voiture) die Ausstellung von Annahme- oder Ablieferungsscheinen (récépissés) gestattete und die letzteren nur mit einer Steuer von 0,20 Frcs. belegte. Dieser Satz wurde aber nach dem Deutsch-Französischen Kriege durch Gesetz vom 23. August 1871 auf 0,25 Frcs. und durch Gesetz vom 28. Februar 1872 auf 0,35 Frcs. erhöht. Letzteres Gesetz erhöht gleichzeitig die Steuer für Frachtbriefe auf 0,70 Frcs. — ein Satz, der auf Grund eines am 30. März 1872 gegebenen neuen Gesetzes vom 8. April 1872 ab auch auf die Annahme- und Ablieferungsscheine für Frachtgut ausgedehnt wurde, während die Scheine für Eilgut auch ferner nur einer Steuer von 0,35 Frcs. unterlagen. Zugleich bestimmte das letztgenannte Gesetz, um die bisherige Steuerermässigung bei Sammelladungen zu beseitigen, dass die Ablieferungsscheine für jeden Empfänger besonders besteuert werden.

Seitdem ist in diesen Bestimmungen keine Aenderung eingetreten; aber da die Steuer um so drückender wirkt, je niedriger der Frachtbetrag ist, so fehlte es an Angriffen nicht. Diese verdichteten sich im Jahre 1887 zu einem Gesetzentwurfe, den die Abgeordneten Rondeleux und Genossen in der Kammer einbrachten und der die feste Steuer von 0,70 Frcs. durch eine abgestufte (proportionnel) Steuer von 3 % der Frachtgutsätze nebst einem festen Zuschlag von 0,10 Frcs. für jede Sendung ersetzen wollte; der Ertrag der Steuer sollte nach der Berechnung der Antragsteller ebenso hoch wie vorher sein. Diese wiesen namentlich darauf hin, dass die feste Steuer bei einer Fracht von 20 Frcs. 3,5 %, bei einer Fracht von 7 Frcs. bereits 10 % und bei einer Fracht von 1,75 Frcs. sogar 40 % des Frachtbetrages ausmache. Ueberdies habe der Unterschied zwischen der Frachtgut- und Eilgutsteuer die Wirkung, dass für Sendungen von geringem Gewicht (40—100 kg) auf kurze Entfernungen (10—20 km) die Fracht einschliesslich der Steuer bei Frachtgut einen höheren Betrag als bei Eilgut ergibt.

Der Antrag wurde damals wegen verschiedener Ausführungsschwierigkeiten von der Regierung bekämpft und von der Kammer abgelehnt; gleichwohl hatte der Gedanke sowohl in der öffentlichen Meinung als auch in der Kammer so viel Boden gewonnen, dass das Finanzgesetz vom 17. Juli 1889 die feste Steuer von 0,70 Frcs. durch einen im wesentlichen nach dem Vorschlage von Rondeleux abgestuften Tarif ersetzte. Bald aber stellte sich die Befürchtung von Einnahmeverminderungen ein, auch ergaben sich Anwendungsschwierigkeiten und ein Gesetz vom 26. Dezember 1889 schaffte die im Juli vorher angenommenen Bestimmungen wieder ab. Im Jahre 1890 nahm der Abgeordnete Prevet den Antrag wieder auf, ohne indessen zum Ziele zu kommen. Am 27. Januar d. J. hat nunmehr der Abgeordnete Gendre folgenden Gesetzentwurf bei der Kammer eingebracht:

Art. 1. Von Genehmigung des gegenwärtigen Gesetzes ab wird die feste Stempelsteuer für Frachtgut- (Annahme-) Ablieferungsscheine, welche jetzt gleichmässig 0,70 Frcs. für die Sendung beträgt, aufgehoben und durch eine abgestufte Steuer von 4 % aller Frachtgutsätze ersetzt.

Art. 2. Von Genehmigung des Gesetzes ab wird die Steuer des Anmeldezettels für Frachtgut von 0,15 Frcs. auf 0,05 Frcs. wie für Postpackete und für Rechnungen sowie Preislisten des Handelsverkehrs ermässigt.

Art. 3. Alle Bestimmungen früherer Gesetze, welche dem gegenwärtigen Gesetze zuwiderlaufen, werden aufgehoben.

Die Antragsteller berechnen die Einnahme auf rund 23 000 000 Frcs., also höher als jetzt. Die vorgeschlagene Steuerermässigung für die Güteranmeldezettel entspricht den Wünschen mehrerer Berufsgenossenschaften.

Aus England.

Ueber den vorjährigen grossen Kohlenstreik bringen die „Industries and Iron" zusammenfassende Mittheilungen. Kaum ein einziges Kohlenrevier blieb von Verwickelungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern frei. In erster Reihe steht der Streik im Mittellandbezirk, wo die Arbeiter eine Erhöhung der 1888 er Löhne um 25 % forderten und alle Anerbietungen, welche darunter blieben, zurückwiesen. Das Jahr 1892 war bereits unbefriedigend verlaufen, sowohl was die Kohlenpreise als die geförderten Mengen betrifft. In den Eisen- und Stahlindustrien war weniger fabrizirt worden, die Ausfuhr war gefallen und diese unbefriedigenden Verhältnisse übertrugen sich auf den Anfang des Jahres 1893. Als nun in der ersten Hälfte dieses Jahres verschiedene, wenn auch vorerst nur schwache Anzeichen darauf hindeuteten, dass die Lage des Kohlenmarktes eine Besserung erfahren werde, hielten sich die Bergleute oder richtiger deren Führer für berechtigt, eine Lohnerhöhung zu verlangen. Als Antwort auf die darauf erfolgende Ablehnung wurde im ganzen Mittellandrevier die Arbeit niedergelegt. Man hat den Erfolg der langen Arbeitsenthaltung, welche zahllose auf die Versorgung mit Kohlen angewiesene Industrien lahm legte, einen Sieg der Arbeitslosen genannt. Die „Industries and Iron" meinen, dass es für diejenigen, welche eine derartige Behauptung aufstellen, wohl schwer sei nachzuweisen, worin der Sieg bestehe. Auch der Herzenswunsch des Bergarbeiterverbandes, der „Föderation", die sämmtlichen Bergleute von England, Schottland und Wales zu vereinigen, ist bisher nicht in Erfüllung gegangen.

In Schottland, wo ebenfalls die Arbeitseinstellungen an der Tagesordnung waren, bestand unter den Bergleuten wenig Zusammenhang; ihr Vorgehen war zurückzuführen auf die Preissteigerung, welche die Arbeitseinstellungen der anderen Bezirke hier zur Folge hatten. Die Bergleute in Clackmannanshire und Fifeshire erhielten 12,5 % Lohnerhöhung. Die Zechen in Lanarkshire und Ayrshire bewilligten nach längerem Sträuben eine Lohnerhöhung von 1 sh. täglich vom 15. August und eine abermalige Erhöhung von 1 sh. vom 24. August ab. Die Bergleute in Lothian erhielten 10 % Erhöhung, forderten dann weitere 20 % und stellten, als diese abgelehnt wurden, die Arbeit ein, nahmen sie aber schliesslich unter Berufung an ein Schiedsgericht wieder auf.

In Durham wurden 15 % Lohnerhöhung gefordert, doch wurde die Arbeit nicht eingestellt. Auch in Northumberland wurde eine Erhöhung gefordert, auf die Vorstellung indessen, dass der Kohlenpreis nach den letzten Lohnherabsetzungen um 9,36 d. (78 ₰) gefallen sei, blieb es beim Alten.

Auch in Südwales gab es Verwickelungen, weil die Schlepper mit der auf die veränderliche Lohnskala gewährten Erhöhung von 1,25 % nicht einverstanden waren; hierdurch kamen die meisten Zechen zum Stillliegen. Nach etwa einmonatlicher Ruhe kehrten sowohl Schlepper als Häuer bei Zubilligung von 1,25 % Lohnerhöhung zur Arbeit zurück.

Auch in Nordwales stellten die Arbeiter des Flintshirer Reviers die Arbeit am 26. August ein, während andererseits auch in Forest of Dean, Sommerset und Cumberland Wirren entstanden, aus Anlass beabsichtigter Lohnabzüge oder geforderter Aufschläge.

Der Streik hatte die weitgreifendsten Folgen. Mehrere Lokomotiv- und Wagenbauanstalten mussten ihre Arbeitszeit verkürzen; zahlreiche Eisenbahnzüge gingen ein; Eisen- und Stahlwerke wurden entweder ganz oder zum Theil ausser Betrieb gesetzt. 30 000 Töpfer wurden brotlos gemacht, weil Feuerungsmaterial fehlte; mehrere Glaswerke in Lancashire und Yorkshire wurden aus dem gleichen Grunde geschlossen. In den chemischen Betrieben von St. Helens und den benachbarten Bezirken wurden 3 000 Arbeiter entlassen und im dritten Viertel des Jahres kamen in Südwales nicht weniger als 18 Zinnwalzwerke, welche 4 000 Arbeiter beschäftigten, zum Stillliegen. Die Webereien und Färbereien im Salzbezirk von Cheshire und die verschiedenen Hafen- und Dockgesellschaften hatten unter dem Mittellandstreik schwer zu leiden.

Die Zahl der in der letzten Hälfte des Jahres in und ausser Betrieb gesetzten Kohlenzechen ist in der folgenden Tabelle angegeben, aus der der Einfluss des Mittellandstreiks insofern deutlich zu erfahren ist, als die Zahl der in Betrieb genommenen Zechen später sehr stark zunimmt.

	Eröffnete oder wieder eröffnete Zechen	Ausser Betrieb gesetzte oder verlassene Zechen
Juni	19	13
Juli	10	10
August	27	9
September	38	2
Oktober	39	10
November	47	8

In Verbindung mit dem letzten Kohlenstreik ist es nicht uninteressant, die Schwankungen in den Löhnen während eines längeren Zeitraumes zu verfolgen. Mit 1881 fand eine allgemeine Steigerung von 40 % statt, aber später sind bis zum Jahre 1890 keine irgendwie erheblichen oder dauernden Erhöhungen zu verzeichnen. Aus der „Gazette des Handelsamts" ergibt sich

für Northumberland

	Lohnabzug %	durchschnittlicher Kohlenpreis für die Tonne an der Zeche, während der drei voraufgehenden Monate
Februar 1891	$1^1/_4$	7 sh. 9,64 d.
Januar 1892	5	7 „ 1,79 „
November 1892	5	6 „ 5,86 „
März 1893	5	6 „ 1,96 „

für Südwales

	Erhöhungen (+) oder Abzug (—)	durchschnittlicher Kohlenpreis für die Tonne
Februar 1891	+ $2^1/_2$	13 sh. 5 d.
November 1891	— $3^3/_4$	13 „ 4 „
Januar 1892	— $7^1/_2$	—
Januar-Juni 1892	— 10	12 „ 8 „
Juni-Dezember 1892	— $13^3/_4$	11 „ $1^1/_4$ „
März 1893	— $2^1/_2$	—
April 1893	— $6^1/_4$	9 „ 6 „
Juni 1893	— $3^3/_4$	9 „ $1^1/_2$ „

In Lanarkshire wurden 6 d. für den Tag im Mai und Oktober 1892 und im Februar und Mai 1893 abgezogen. In Fife und Kinross betrugen die Abzüge: im Januar 1892 7,5 %, im Mai 1892 7,5 %, im Dezember 1892 10 %, im April 1893 12,5 %. Die Abzüge treffen stets mit einem Preisrückgang der Kohlen zusammen.

Die vorjährige Kohlenproduktion dürfte die des Jahres 1892 kaum übersteigen. Infolge des Durhamstreiks ging in diesem Jahre die gesammte Kohlenförderung um 3,7 Millionen Tonnen, die von England und Wales allein um 5,5 Millionen Tonnen zurück, wie die folgende Zusammenstellung zeigt:

Jahr	England und Wales		Schottland		zusammen	
	beschäftigte Personen	Tonnen (in Tausenden)	beschäftigte Personen	Tonnen (in Tausenden)	beschäftigte Personen	Tonnen (in Tausenden)
1890	532 665	157 233	79 796	24 278	612 461	181 512
1891	562 608	159 949	85 600	25 424	647 708	185 373
1892	574 454	154 483	89 008	27 192	663 462	181 675

Der Preis ist von 8 sh. im Jahre 1891 auf 7 sh. 3 d. im Jahre 1892 gefallen. 1893 ist der Preis, je nach der wechselnden Förderung und dem Wettbewerb der verschiedenen Reviere untereinander, vielen Schwankungen unterworfen gewesen. Auch das auswärtige Kohlengeschäft des Jahres 1892 ist gegen 1891 zurückgegangen. An die Europäischen Länder wurden von England ausgeführt:

	Tonnen		Werth der Ausfuhr in Pfund Sterling	
	1893	1892	1893	1892
Frankreich	4 206 000	4 789 000	1 946	2 487
Italien	3 531 000	3 469 000	1 619	1 795
Deutschland	3 457 000	3 334 000	1 521	1 642
Schweden und Norwegen	2 231 000	2 291 000	1 062	1 210
Spanien und die Kanarischen Inseln	1 755 000	1 812 000	898	1 047
Russland	1 622 000	1 477 000	791	736
Dänemark	1 301 000	1 322 000	587	653
Portugal und die Azoren	485 000	548 000	233	300
Türkei	387 000	407 000	204	242
Holland	313 000	411 000	159	230

In Europa allein sind im Jahre 1893 19 288 000 t Kohle gegen 19 860 000 t im Jahre 1892 vertheilt worden; das be-

deutet eine Abnahme von 572 000 t. Frankreich allein hat 1893 600 000 t weniger erhalten; im eigenen Lande hat Frankreich übrigens auch weniger gefördert als 1892.

Die Lage des Englischen Kohlenmarktes wird ferner noch durch den Börsenstand der Kohlenaktien erläutert, von denen im folgenden eine Anzahl für verschiedene Theile des Landes angegeben sind:

	Ende 1893	Ende 1892
Great Western Zeche	$4\frac{1}{2}$—$4\frac{1}{2}$	$4\frac{3}{4}$—$5\frac{1}{4}$
Hamstead Zeche	$21\frac{3}{4}$—$22\frac{1}{4}$	$19\frac{1}{4}$—$19\frac{3}{4}$
Lothian Kohlengesellschaft	6 £ 10 sh.	6 £ 10 sh.
Newport Abercarn Gesellschaft	6—7	8—$8\frac{1}{2}$
New Sharlston Zechen	14—$14\frac{1}{2}$	14—$14\frac{1}{2}$
Newton, Chambers & Co.	21—$21\frac{1}{2}$	$22\frac{7}{8}$—$23\frac{1}{8}$
North's Navigation Zechen	$1\frac{1}{4}$—$1\frac{3}{4}$	ebenso
South Hetton Kohlengesellschaft	130—135	133—138
Südwales Zeche	$7\frac{1}{2}$—$8\frac{1}{2}$	7—8

Aus Australien.

Neubaulinien in Queensland.

Das Parlament von Queensland hat in der Tagung 1892/93 folgende Eisenbahnlinien genehmigt, welche Inneraustralien mit der Ostküste verbinden sollen: 1. Charleville-Thargomindah (354 km); 2. Charleville-Windorah-Westgrenze (505 km); 3. Gilbo-Gayndha (105 km); 4. Longbreach-Winton (193 km); 5. Longbreach-Boulia-Westgrenze (708 km); 6. Hughenden-Winton (250 km); 7. Hughenden-Richmond-Cloncurry-Westgrenze (708 km); 8. Granite Creek-Georgetown (338 km) und 9. Normanton-Cloncurry (354 km). Nach dem Beschlusse des Parlaments kann der Staat entweder diese Linien wie die bisherigen Bahnen selbst bauen, oder aber die Konzession der „Land Grant railways company" gegen Ueberlassung des zu beiden Seiten der Bahn gelegenen Ackerlandes übertragen. Die Anlagekosten sind auf 5 000 £ für die Meile (62 140 ℳ für 1 km) veranschlagt.

Betriebsergebnisse der Eisenbahnen in Neuseeland.

Die Betriebsergebnisse der Neuseeländischen Eisenbahnen zeigen im letzten Jahrzehnt, namentlich in dessen zweiter Hälfte, keinen so erheblichen Aufschwung als man es von einer aufblühenden Kolonie erwarten sollte; die folgende Uebersicht gibt den Beweis dafür:

Betriebsjahr	Personen Anzahl	Güter Tonnenzahl	Vieh Stückzahl	Betriebseinnahme £
1881/82	2 911 477	1 437 714	343 751	892 026
1886/87	3 426 403	1 747 754	942 017	998 768
1887/88	3 451 850	1 735 762	940 209	994 843
1888/89	3 132 803	1 920 431	919 392	997 615
1889/90	3 376 459	2 073 955	1 068 575	1 095 570
1890/91	3 433 629	2 086 011	1 348 364	1 121 701
1891/92	3 555 764	2 066 791	1 153 501	1 115 432

Wenn im letzten Jahre auch der Personenverkehr einige Aufbesserung erfahren hat, so ging doch der Verkehr mit gefrorenem Fleisch und infolge der schlechten Ernte auch der Getreideverkehr erheblich zurück; es ergab sich daraus eine Verminderung der Betriebseinnahmen um 6 269 £. Dieses Ergebniss würde bei Berücksichtigung der jetzigen wirthschaftlichen Lage noch einigermaassen befriedigend genannt werden können, wenn sich nicht zugleich die Betriebsausgaben vermehrt hätten; der Reinertrag blieb demnach um 12 183 £ gegen das Vorjahr zurück und verzinste das auf 14 656 691 £ berechnete Anlagekapital nur mit 2,78 %. Das Anlagekapital erfuhr im Jahre 1891/92 einen Zuwachs von 378 105 £ gegenüber dem Vorjahre; diese Summe ist auf Ergänzungslinien angewendet, die bisher weder einen Verkehrszuwachs noch einen Reinertrag ergeben, sondern nur die Betriebskosten angeschwellt haben. Die Eisenbahnkommissare wenden sich gegen die öffentliche Meinung, welche darauf dringt, Eisenbahnen lediglich zu dem Zwecke zu bauen, um die Ansiedelung zu begünstigen, obgleich man wohl wisse, dass diese Linien lange Zeit keinen Ertrag geben und bisweilen sogar die schon im Betriebe befindlichen Linien beeinträchtigen. Unter solchen Umständen könne auch dem Drängen nach Einführung des Ungarischen Zonentarifs nicht stattgegeben werden.

Freifahrtwesen auf den Eisenbahnen von Viktoria.

Die jetzige Einrichtung des Freifahrtwesens stammt, wie wir einer Melbourner Zeitung entnehmen, aus dem Jahre 1884, also aus einer Zeit, wo die Volksvertreter, obwohl sie den Wunsch ausdrückten, der politischen Einwirkung auf die Eisenbahnen ein Ende zu machen, doch Sorge trugen, sich ausgedehnte Vorrechte zu sichern. Die Mitglieder der Volksvertretung sind nämlich in ganz Australien berechtigt, unentgeltlich auf der Eisenbahn zu reisen und ihre Gattinnen haben das gleiche Vorrecht. Bei Eröffnung oder Vertagung des Parlaments hat jeder Abgeordnete Anspruch auf 2 Freifahrtkarten, die gewöhnlich in Jahreskarten umgetauscht werden. Man berechnet, dass die Volksvertreter von Viktoria, die eine Entschädigung von 6 000 ℳ für die Tagung erhalten, aus diesen Eisenbahn-Freifahrtkarten noch gegen 3 000 ℳ herausschlagen.

Auf Freifahrtkarten haben u. a. Anspruch: hochgestellte Besucher aus dem Auslande, aus England und den Kolonien, die Schriftführer und Mitglieder der Ausschüsse von Ringer- und Rennvereinen, die Mitglieder der Blindenanstalten, die Insassen von Wohlthätigkeitshäusern und viele andere Arme aller Art, endlich fast alle Beamten. Für hochgestellte Besucher sind im Jahre 1890 874 Freifahrtkarten und seitdem jährlich etwa 1 000 ausgestellt worden. Der Eisenbahnsekretär ist der einzige Richter über die für dieses Vorrecht erforderlichen Eigenschaften und da jeder solche Freifahrtschein auf einen Werth von 200 ℳ zu veranschlagen ist, so hat dieser Beamte die unbeschränkte Verfügung über 200 000 ℳ, die er nach Gunst zutheilen kann. Man berechnet, dass die Einrichtung der Freifahrtkarten dem Staatsschatze während der letzten Jahre einen Ausfall von 4 000 000 ℳ verursacht hat.

Elektrische Strassenbahn in Sidney.

In Sidney ist Ende 1893 eine 2,5 Meilen lange elektrische Strassenbahn mit oberirdischer Stromzuführung dem Betriebe übergeben worden. Die Wagen führen nebenbei auch Sammler (Akkumulatoren) mit sich, welche bei Steigungen und beim Anfahren die durch die oberirdische Leitung gelieferte Kraft verstärken und bei etwaigem Versagen der Leitung aushelfen sollen. Die Sammler sind derart eingerichtet, dass sie jederzeit eine Kraft von 40—50 PS. liefern können; sie gestatten auch, die Belastung des Krafterzeugers auszugleichen und dadurch den Gang der Dampfmaschinen billiger zu machen, weil diese und besonders die Verbundmaschinen bei schwacher Belastung ungeheuer viel Kohlen verbrauchen.

Urtheile.

Eisenbahn-Gepäckträger unterliegen nicht den Vorschriften für Dienstmänner. Aus den Entscheidungsgründen: Der als Eisenbahn-Gepäckträger für den Bahnhof Fr. angestellte Angeklagte hat einigen Fremden das Gepäck nach dem in der Nähe gelegenen Hotel befördert. In dieser Thätigkeit liegt nicht die Ausübung des Dienstmannsgewerbes, für welches nach der Polizeiverordnung vom 11. April 1870 die polizeiliche Konzession erforderlich ist. Der Berufungsrichter hat ohne Rechtsirrthum den Bahnhof, welcher bezüglich des Eisenbahnbetriebes und der Beförderung des Gepäcks innerhalb desselben der Bahnpolizei der Eisenbahnverwaltung unterstellt ist, nicht als öffentlichen Platz erachtet. Wenn daher der Angeklagte vorliegend seine Dienste zur Beförderung des Gepäcks der Reisenden auf dem Bahnhofe angeboten hatte, so gehörte er deshalb noch nicht zu den Personen, welche auf einem öffentlichen Platze ihre Dienste anbieten. Die Beförderung des Gepäcks der Reisenden nicht nur nach, sondern auch von den Lokalen der Gepäckexpedition gehört nach den §§ 32, 33 des Betriebsreglements vom 15. Nov. 1892 zu seinen dienstlichen Verrichtungen. Die Ansicht der St.-A., dass im § 37 der Gewerbeordnung die Worte „auf öffentlichen Strassen oder Plätzen" sich auf die Worte „ihre Dienste" beziehen, ist sowohl nach der Wortstellung als nach dem Zweck der Vorschrift unzulässig. Diese will verhüten, dass dem Publikum nicht auf der Strasse von jeder beliebigen unbekannten Person Angebote zu Dienstleistungen gemacht werden und das Publikum vor Belästigung und Benachtheiligung schützen. (Urtheil des Kammergerichts vom 23. Okt. 1893; Goltdammer's Archiv für Strafrecht, Jahrg. 41, S. 310.)

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: die Regierungsräthe Schmoeckel, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Breslau, Schulze, bisher in Berlin, nach Bromberg behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst und Dr. Fraude, bisher in Halle a. S., als Mitglied an das Betriebsamt (Berlin-Lehrte) in Berlin.

Württemberg.

Dem Bahnhofverwalter I. Klasse Braun in Tuttlingen ist auf Ansuchen die Stelle eines Expeditors im administra-

tiven Dienst der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Verleihung des Titels eines Sekretärs übertragen worden. Dem Maschineningenieur Zutt bei dem maschinentechnischen Bureau der Generaldirektion wurde die nachgesuchte Dienstentlassung gewährt. Betriebsinspektions-Assistent Bofinger wurde auf die Stelle eines Expeditors im administrativen Dienst der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Verleihung des Titels Sekretär befördert. Ober-Werkführer Deiss, Vorstand der Lokomotiv-Nebenwerkstätte in Ulm, wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt und ihm der Titel eines Maschinenmeisters verliehen. Der Betriebsinspektor und Vorstand der Dampfschifffahrts-Verwaltung in Friedrichshafen, Königlicher Finanzrath Pross, wurde aus dienstlichen Gründen mit seinem Einverständniss auf die Betriebsinspektor-Stelle in Heilbronn versetzt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Oldenburg. Am 1. Juni d J. gelangt der im Gütertarif vom 1. Mai 1893 enthaltene Ausnahmetarif 16 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II von Dillingen a. d. Saar nach Wilhelmshaven zur Aufhebung. Von diesem Tage ab unterliegen derartige Sendungen bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg der Frachtberechnung zu dem Frachtsatze des Spezialtarifs II, womit eine Frachterhöhung von 0,35 ℳ für 100 kg verbunden ist.

Köln, den 28. Februar 1894. (458)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Am 10. März l. J. kommt zum Ausnahmetarif Nr. I für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen der I. K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen der VI. Nachtrag zur Einführung, enthaltend Ergänzungen und Aenderungen der Schnitttafeln b, sowie eine Neuauflage der Anstossbeträge für die Lokalbahnstrecken.

München, den 24. Februar 1894. (459)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. März d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Prignitzer und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn an Stelle des Tarifs vom 1. Oktober 1885 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält neben einer grösseren Anzahl neu aufgenommener Empfangsstationen theilweise Ermässigungen, theilweise auch geringe Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze. Nur die Frachtsätze der Stationen Bremen, Bremerhaven und Geestemünde erfahren grössere Erhöhungen bis zu 0,098 ℳ für 100 kg. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Mai 1894. Die im neuen Tarife enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt. Druckabzüge des Tarifs sind zum Preise von 30 ₰ für das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 22. Februar 1894. (MG460)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen der Station Oberkotzau und den im Badisch-Bayerischen Thiertarif vom 15. Mai v. J. aufgenommenen Badischen Stationen in Kraft.

Karlsruhe, den 23. Februar 1894. (461)
Generaldirektion.

Ostpreussisch - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. treten für den Güterverkehr zwischen den Stationen Puppen und Goldshöfe = 1177 km sowie Rudczanny und Goldshöfe = 1194 km direkte Frachtsätze in Kraft, welche nach Maassgabe der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle auf Grundlage der vorangegebenen Entfernungen berechnet werden.

Erfurt, den 24. Februar 1894. (462)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. März 1894 gelangen für Eisenvitriol (grüner Vitriol, ausgenommen gelöster) bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagenladung im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande nachstehende direkte Frachtsätze zur Anwendung:

Von Gleiwitz K. E. D. Breslau nach Budapest (sämmtliche Bahnhöfe) . . . . 156 ₰
Von Gleiwitz K. E. D. Breslau nach Zsolna (Sillein) . . . 80 „
für 100 kg.

Breslau, den 23. Februar 1894. (463)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Die auf Seite 28 des Preussisch-Russischen Verbandtarifs und Seite 5 des Nachtrages 2 aufgeführten Ausnahme-Tarifsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Deutschen Spezialtarifs I und der Deutschen Spezialtarife II und III in Mengen unter 5000 kg und à 5000 kg, sowie für Rübsamen und Reis von Pillau, Königsberg, Memel nach Grajewo transito bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch weiterhin in Kraft.

Direktion. (464H&V)

Staatsbahn-Verkehre Altona-, Hannover-, Oldenburg-Berlin bezw. Breslau. Berlin-Breslau. Güterverkehr für den Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Mit dem 1. März 1894 wird die einschränkende Bestimmung aufgehoben, dass die am 1. November 1893 für Schlesische Spinnereistationen zur Einführung gelangten Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle von den Deutschen Nord- und Ostseehäfen nur auf solche Sendungen Anwendung finden, welche am Orte zur Entladung kommen oder lediglich durch Landfuhrwerk abgefahren werden.

Berlin, den 17. Februar 1894. (MG465)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahme-Frachtsatz für gebrannte Steine von Ziegelei bei Freienwalde a/Oder nach Pankow-Schönhausen. Am 1. März 1894 tritt für den Versand von gebrannten Steinen (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von Ziegelei bei Freienwalde a/O. nach Pankow-Schönhausen ein ermässigter Frachtsatz von 0,19 ℳ für 100 kg in Kraft.

Berlin, den 19. Februar 1894. (466MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Verband. Am 1. März d. J. wird die Station Delmenhorst der Oldenburgischen Staatsbahn mit den für die Station Bremen gültigen Sätzen in den im Heft 1 enthaltenen Ausnahmetarif M (für Leinöl) einbezogen.

Näheres ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 22. Februar 1894. (467)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Gütertarif, Theil III, Heft 5 vom 1. September 1889 (Getreideverkehr Galizien-Bayern). Auf Seite 4 des Tarifes ist unter den zulässigen Lagerhäusern nachzutragen:

„Oeffentliches Lagerhaus des Ferdinand Kraupner & Cie. in Saaz.“

Vom 15. März l. J. an ist die Einlagerung in Saaz zulässig, und zwar für den Verkehr zwischen sämmtlichen Galizischen Stationen und den Stationen der Gruppe I der K. Bayerischen Staatseisenbahnen.

München, den 22. Februar 1894. (468)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 23. Dezember 1893, nach deren Inhalt der Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. Januar 1887 sammt den Nachträgen I—IV mit Ausnahme der darin enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Genf trans., Verrières trans. und Delle trans. am 1. März d. J. ausser Kraft treten sollte, bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die Gültigkeit dieses Tarifes bis zum 1. Mai d. J. verlängert worden ist. Die vorerwähnten Transitsätze mit Genf, Verrières und Delle bleiben auch über diesen Termin hinaus bis auf weiteres noch bestehen. Der Einführungstermin eines neuen Tarifes wird. s. Zt. besonders bekannt gemacht werden.

Dresden, den 22. Februar 1894. (469)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Die am 15. Januar d. J. in den Binnen- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) haben vom 1. März 1894 ab auch angenommen: a) die Ostpreussische Südbahn für Grajewo, Lyck und Prostken in den Staatsbahnverkehren, im Südostpreussischen und Bromberg-Sächsischen Verbande, sowie für Königsberg, Süd- und

Lizentbahnhof im Südostpreussischen Verbande, b) die Breslau-Warschauer Eisenbahn mit den Preussischen Staatsbahnen in demselben Umfange wie für den gegenwärtigen Ausnahmetarif für geringwerthige Massenartikel (Düngemittel etc.), c) die Sächsische Staatsbahn im Bromberg-Sächsischen Verbande.

Bromberg, den 22. Februar 1894. (470)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. gelangen im Breslau-Sächsischen Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau sowie der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für nachbenannte Düngemittel bei Aufgabe in Mengen von 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen bezw. bei Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht für einen Wagen zur Einführung:

1. Rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, endlich konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali (Kalitarif).
2. Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und Kalkschlamm, sämmtlich zu Düngezwecken (Düngekalktarif).

Die in dem Ausnahmetarife 11 für bestimmte Düngemittel aufgeführten rohen Kalisalze, als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit sind zu streichen und für die Folge lediglich zu den Frachtsätzen des vorbezeichneten Kalitarifs abzufertigen.

Ueber die Höhe der bezüglichen Frachtsätze und über die Bedingungen, unter welchen dieselben Anwendung finden, ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Breslau, den 21. Februar 1894. (471)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch). Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Vom 1. März d. J. ab wird die Station Selters des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die Ausnahmetarife Nr. 21 bezw. 15 für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen.

Die betheiligten Dienststellen ertheilen nähere Auskunft.

Köln, den 25. Februar 1894. (472)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die Station St. Kreuz der Reichsbahn wird zum 1. k. Mts. in die Klasse 5 des Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifes (Fische, Kaffee, Tabak etc.) mit den für Basel bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Hannover, den 22. Februar 1894. (473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Am 25. Februar d. J. tritt an Stelle des Ausnahmetarifs Nr. 21 für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Juni 1889 nebst Nachträgen ein neuer gleichnamiger Tarif in Kraft. Die Abgabe desselben an Interessenten erfolgt, soweit der Vorrath reicht, kostenfrei.

Köln, den 23. Februar 1894. (474)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Die im Theil I Abtheilung B für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und Deutschland-Belgien und den Niederlanden andererseits vom 1. Februar 1894 im § 38 erwähnte Erhebung eines Zuschlags von 10 % für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter findet vorläufig bis zum 1. Juli d. J. auf den direkten Verkehr zwischen den Belgischen Hafenstationen Antwerpen, Brüssel, Gent, Löwen, Ostende, Terneuzen und Oesterreichisch - Ungarischen Stationen keine Anwendung.

Bei Verwendung von offen gebauten Wagen mit Decken wird dagegen die tarifmässige Deckenmiethe berechnet.

Köln, den 25. Februar 1894. (475)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer und Deutsch - Niederländischer Verkehr. Der durch den gemeinsamen Nachtrag zu den Heften A. 1, 3 und 4, B. 1, 3 und 4, C. 1, 3 und 4 vom 1. September v. J. für den Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Verkehr und durch den gemeinsamen Nachtrag zu den Heften 1 bis 5 vom 15. Oktober v. J. für den Deutsch - Niederländischen Verband eingeführte Ausnahmetarif für Futtermittel von den Hafenstationen Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam, Middelburg, Vlissingen und Hoek van Holland tritt am 1. Juli d. J. wieder ausser Kraft. Die bis dahin nach dem Ausnahmetarif abzufertigenden Artikel werden von diesem Zeitpunkte ab je nach ihrer Zugehörigkeit auch in den in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen wieder nach Spezialtarif I bezw. II berechnet, soweit Sätze dieser Spezialtarife vorhanden sind. Andernfalls hat Umkartirung stattzufinden.

Elberfeld, den 20. Februar 1894. (476)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Eisen u. Stahl usw. von Süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad usw. tr. vom 1. November 1887. Mit Gültigkeit vom 1. März 1894 gelangt der Nachtrag II zur Einführung, welcher neue Tarifbestimmungen, Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Kgl. Württ. Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., sowie Berichtigungen enthält.

München, den 14. Februar 1894. (477)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Berlin-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag I zum Berlin-Sächsischen Gütertarife in Kraft.

Dieser bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifes für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen innerhalb Berlins und der Ausnahmetarife (Kalisalze, Düngekalk).

Dresden, am 20. Februar 1894. (478)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Der vom 1. Februar l. J. ab gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel findet vom 1. März l. J. ab auch im Verkehre zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Ostschweizerischen Eisenbahnverwaltungen anderseits Anwendung.

Im Verkehr mit Waldshut wird zu den nach dem Ausnahmetarif Nr. 14 sich ergebenden Taxen ein Zuschlag von 3 Cts. für 100 kg berechnet. Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 20. Februar 1894. (479)
Generaldirektion.

Mit dem 1. März d. J. wird die Station Kufstein in den Ausnahmetarif III für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren des Norddeutsch-Bayerischen Seehafenverkehrs aufgenommen. Das Nähere über die Tarifsätze ist bei den Stationen zu erfragen.

Hannover, den 21. Februar 1894. (480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. Zum Tarife für den oben bezeichneten Verkehr vom 1. Juni 1891 tritt am 1. März d. J. der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs erhöhte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Anschlussstelle Berlin, Central-Markthalle und neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze, kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenerzeugnissen der Kalisalzverarbeitung und konzentrirten Kalidünger, sowie für zu Düngezwecken verwendeten gebrannten oder gemahlenen Kalk und Kalkschlamm. Die erhöhten Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Anschlussstelle Berlin, Central - Markthalle und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn treten erst am 1. Mai d. J. in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu erhalten.

Magdeburg, den 19. Februar 1894. (481)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (lrh.) - Altona tritt am 1. März d. J. der 7. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Berger - Damm des Direktionsbezirks Altona, die neuen Ausnahmetarife 5a und 6a für Kalk usw. bezw. für rohe Kalisalze usw. sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 7 und 8 für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I und II, durch welche für letztere Artikel vielfach Ermässigungen der Frachtsätze eintreten. Ferner sind die Stationen Bergedorf, Boizenburg, Dömitz, Grabow, Hagenow, Ludwigslust und Pritzier des Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif 7 für Eisen etc. des Spezialtarifs I neu einbezogen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 28. Februar 1894. (482)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Frankfurt-Oberhess.-Bayer. Verkehr. Nassau-Bayer. Verkehr. Frankfurt etc.-Bayer. Verkehr. In den vorbezeichneten Verkehren treten am 1. k. Mts. ermässigte Frachtsätze für rohe Kalisalze und Düngekalk in Kraft. Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 24. Febr. 1894. (483)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz, Tariftheil IV, Heft 1 und 2; Aenderung des Einführungstermines.) Die in Nr. 7 vom 24. Januar 1894, sub I, dieses Blattes verlautbarten, vorstehend bezeichneten Tarife treten nicht am 1. März 1894, sondern am 1. Mai 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 23. Februar 1894. (484)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Frachtsätze für Güter der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874. Mit Gültigkeit ab 15. März 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis 31. Dezember 1894 gelangen die für Güter der oben genannten Klassen rücksichtlich der Relation Wien K.F.J.B.-Genf transit zugestandenen Frachtsätze von

57,15 Frcs. Gold pro 1 000 kg für Klasse A bezw.
46,05 Frcs. „ „ 1 000 „ „ „ B

auch im Verkehre zwischen Wien K.F.J.B. einerseits und Verrières transit andererseits im Kartirungswege zur Berechnung, sofern die Sendungen, laut Vorschreibung im Frachtbriefe, nach den Französischen Hafenstationen Bordeaux, St. Nazaire, Rochefort, La Rochelle oder Nantes weiter expedirt werden, bezw. von diesen Stationen herstammen.

Wien, am 23. Februar 1894. (485)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Westösterreich. Für
I. Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren etc.,
II. Eisen und Stahl, auch verzinkt,
III. Roheisen des Ausnahmetarifes Nr. 3
treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von und nach	Altkladno: Ausnahmetarif Nr. 3: I a	I b	I c	II a	II b	II c	III c	Schleppbahngebühr für I u. II	III
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig								
Aussig-Landungsplatz	86	80	80	86	80	75	55	—	—
Schönpriesen-Umschlag	86	80	80	86	80	75	55	10	5
Laube und Tetschen/Bodenbach-Ldpl.	91	84	84	91	84	78	55	10	5
Dresden-Elbkai	154	124	120	154	124	107	77	—	—
Riesa-Elbkai	162	127	123	162	127	110	79	—	—
Kursdifferenzen	2	1	1	2	1	1	1	—	—

Bis auf weiteres sind die Kursdifferenzen in doppelter Höhe von den Frachtsätzen abzuziehen.

Wien, am 23. Februar 1894. (486)
Oesterreich. Nordwesbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. (Hinausgabe eines Berichtigungs- bezw. Ergänzungsblattes zum Tariftheil II, Heft 3. Zu dem mit 1. März 1894 in Kraft tretenden neuen Tarifhefte 3 für oben bezeichneten Eisenbahnverband ist mit dem gleichen Gültigkeitsdatum ein Berichtigungs- bezw. Ergänzungsblatt erschienen, welches bei den betheiligten Endbahnen und Stationen kostenfrei erhältlich ist.

Wien, am 24. Februar 1894. (487)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Gefirnisste Treibriemen aus Baumwolle und Hanf (Ziffer XXXI der Anlage B zur Verkehrsordnung) werden künftig im Binnenverkehre auf Deutschem Gebiete allgemein auch zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut zugelassen.

Amsterdam, den 21. Februar 1894. (488)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt.

2. Verdingungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Verdingung von Stahlschienen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 3 000 à 6 000 t Martin- oder Bessemer Stahlschienen für die Jahre 1894, 1895 und 1896.

Das Bedingungsheft (Nr. 585) nebst einem Angebotsformulare kann in Amsterdam vom Büreau Bahn und Bauten im Central-Administrationsgebäude gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ entnommen werden.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermin, Donnerstag, 14. März d. J., Nachmittags 3 Uhr (West-Europ. Zeit), versiegelt und postfrei an das oben genannte Büreau einzureichen.

Amsterdam, 22. Februar 1894. (489)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien in 2 Loosen. Der Verkauf auf Abbruch der eisernen Brückenkonstruktion der Elsterbrücke bei Hoyerswerda, km. stat. 71,8/9 (Loos I), sowie einer Anzahl für Industriegeleise noch brauchbarer Zungenvorrichtungen, nebst Herzstücken, Radlenkern und Weichenböcken (Loos II) findet Dienstag, den 13. März 1894 Vormittags 11 Uhr, statt, bis zu welchem Termine Preisangebote einzureichen sind.

Verzeichnisse, Bedingungen und Zeichnungen sind gegen Einsendung von 65 ₰ für Loos I und von 25 ₰ für Loos II von uns zu beziehen, können auch in unserem Amtszimmer eingesehen werden.

Dessau, den 11. Februar 1894. (490)
Königl. Preussisches Eisenbahn-Betriebsamt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 18. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 3. März 1894.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Zu dem vom 1. Januar 1893 ab gültigen Vereins-Betriebsreglement ist von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins der III. Nachtrag ausgegeben worden. Dieser Nachtrag, welcher mit dem 1. März d. J. in Wirksamkeit tritt, wird in derselben Weise, wie dies mit dem Vereins-Betriebsreglement und den bisher erschienenen Nachträgen zu demselben geschehen ist, als Beilage unserer Zeitung veröffentlicht und liegt der heutigen Nummer bei.

Inhalt:

Ueber das Umladen bei Kleinbahnen.

In der Winterversammlung der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft (am 14 Februar 1893) hielt der Geheime Finanzrath Köpcke aus Dresden, eine allbekannte Autorität auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens, einen sehr lehrreichen Vortrag über die Fragen des Verladens von Gütern von der Kleinbahn auf die Normalbahn und umgekehrt, sowie auch über die Ueberführung von Normalwagen auf die Kleinbahn und von Kleinbahnwagen auf die Normalbahn. Wir bringen nachstehend den wesentlichen Inhalt des Vortrages im Auszuge.[1])

Obwohl nach den Erfahrungen im In- und Auslande Schmalspurbahnen vor Normalspurbahnen eigenthümliche Vortheile besitzen: Billigkeit und leichte Ausführbarkeit, die Fähigkeit, den Verkehr an seinen Quellen aufzusuchen, den Ortschaften sich unmittelbar zu nähern oder sie wie Pferdebahnen zu durchschneiden, bis in die Fabriken, Steinbrüche, Forsten, Oekonomien, ja bis auf die abzuerntenden Felder vorzudringen, steht das Umladen noch immer als eine Art Schreckbild der allgemeineren Einführung der Schmalspurbahnen im Wege. Glücklicherweise kennt man gegenwärtig nicht nur die Kosten des Umladens, sondern man kann auch die obigen Fragen in einer für die schmale Spur günstigen Weise beantworten.

Das Verladen der meisten Arten von Gütern von der Kleinbahn auf die Hauptbahn und umgekehrt erfolgt mittelst Handarbeit. Dabei nimmt man in der Regel nur darauf Bedacht, die Höhenunterschiede zwischen den Bodenflächen normalspuriger und schmalspuriger Wagen durch eine entsprechend höhere Lage der Schmalspurgeleise auszugleichen oder bei Vorhandensein eines breiteren Zwischenperrons dessen Oberfläche in Gefälle zu legen, durch welches dann die Ausgleichung erfolgt. Für Güter, die eines besonderen Schutzes gegen Wind und Wetter beim Ueberladen bedürfen, stellt man Ueberladehallen her, innerhalb welcher in der Regel Geleise verschiedener Spurweite unmittelbar nebeneinander liegen. Die Einführung der Schmalspurgeleise bis an oder in die Güterschuppen für Normalspurbahnen ist ebenfalls gebräuchlich, und es ist die Arbeit des Ent- und Beladens sowohl durch die Lage des Wagenbodens in Höhe des Güterbodens, der als Zwischenperron dient, sodann aber auch dadurch erleichtert, dass die Güter auf kurze Zeit gelagert werden können, und man also nicht genöthigt ist, Ent- und Beladung gleichzeitig vorzunehmen wie beim Ueberladen von Wagen zu Wagen.

Vortheilhaft für das Umladegeschäft ist häufig auch die Benutzung von Rampen, auf welche die zu entleerenden Wagen

[1]) Nach dem Jahrbuche der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft 1893. Bd. 8.

gefahren werden, um die Waaren hinabreichen zu können und dadurch das Umladen zu erleichtern. Es ist dies namentlich beim Umladen von Waaren von Nutzen, die, wie z. B. Kohlen, das Wegnehmen der Wagenborde des zu beladenden Wagens nicht gestatten, sodass die Waaren über die Borde hin passiren müssen.

Ausser den oben genannten allgemein gebräuchlichen Umladungsarten gibt es nun noch eine grosse Zahl von besonderen Vorkehrungen zur Erleichterung des Umladegeschäftes; darunter sind als die einfachsten Hilfsmittel Winden und Krähne zu nennen, wie sie zum Verladen von grösseren Lasten, Steinen, Maschinentheilen, Fässern, Hölzern allgemein in Verwendung stehen, die aber auf Bahnhöfen nur bei offenen Bahnwagen zu verwenden sind.[2]) In England, wo die bedeckten Güterwagen nur in verhältnissmässig beschränkter Zahl vorkommen, findet man Krähne vielfach in Gebrauch. Eine Vorrichtung, die einem Universalkrahn ähnlich ist, befindet sich auf der Station Klotzsche der Dresden-Görlitzer Bahn.[3]) Klotzsche ist der Anschlussbahnhof der 20 km langen schmalspurigen Linie nach der Stadt Königsbrück, die irdenes Topfgeschirr als Ausfuhrartikel erzeugt. Da diese Waare das Umladen im einzelnen kaum vertragen würde, so musste ein Mittel gefunden werden, das die Uebertragung von der Schmalspur auf die Normalspur ohne Umpackung gestattet. Abgesehen von der Verwendung des später zu besprechenden Rollschlittens ist dies in Klotzsche durch Aufstellung eines Hebekrahnes geschehen, mit dessen Hilfe abnehmbare, nach Art derjenigen der Amerikanischen Truckwagen hergestellte Wagenkasten von einem Paar Unterwagen der einen Spur auf ein solches der anderen Spur, durch Hebung, Seitwärtsbewegung und endlich Senkung versetzt werden. Die Unterwagen sind ganz ähnlich wie Langholzwagen eingerichtet; sie haben je in der Mitte ein Zapfenloch, in das ein Bolzen am Wagenkasten eintritt, unter welchem die Unterwagen auch in den scharfen Kurven der Schmalspurbahn sich drehen und radial stellen können. (Abbild. 1 und 2.)

Umhebegerüst auf Bahnhof Klotzsche.
Abbildung 1. Querschnitt.

Tragfähigkeit pro Winde 9000 kg.

Abbildung 2. Längsschnitt.

Maassstab 1:250 der natürlichen Grösse.

Dasselbe Hebegerüst findet in Klotzsche noch eine andere regelmässige Verwendung, nämlich zum Ueberladen von eisernen Kesseln, die je 5000 kg Dungstoffe aufnehmen und von denen ein schmalspuriger Wagen einen, ein normalspuriger zwei trägt. Als Unterwagen dienen hierbei besondere Plattformwagen mit Böcken, auf denen die Kessel festliegen. Stellt diese Einrichtung eine Theilung der Fracht eines Normalbahnwagens in 2 Theile behufs Fortschaffung auf der Schmalspurbahn dar, so liegt es nahe, in dieser Theilung nach Bedarf auch noch weiter zu gehen. Dies geschieht thatsächlich mit Koks, die in Lattenkästen auf der 0,725 m spurigen

[2]) Beschreibung eines Universalkrahnes von Köpcke vgl. „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens". 1869.

[3]) Beschrieben und gezeichnet im „Civilingenieur". 1886. Taf. XI.

Gerhard-Prinz Wilhelm-Grubenbahn bei Saarbrücken versandt und so auf Normalbahnwagen umgeladen werden. Es werden auch Kohlen von Saarbrücken aus nach der Schweiz und Italien in Kästen versandt, um einer Qualitätsverringerung durch das Umladen vorzubeugen und letzteres zu beschleunigen und zu erleichtern.

Auf der Kohlenstation Bankhall bei Liverpool kommen viele Kohlenwagen zur Entladung, die keinen Boden enthalten, aber für die Aufnahme je dreier Kasten eingerichtet sind. Der Rahmen jedes Wagens enthält parallel den Kopfstücken noch 2 Querhölzer und in den so entstehenden Ecken gusseiserne Winkel und T-Stücke mit hohen schrägen Rändern, zwischen denen die Kasten hinabgleiten und sodann gegen Verschiebung gesichert sind.

Die Kasten haben Klappen als Böden, theils aus Holz, theils aus Blech; sie fassen je etwa 2,5 t und bieten die Möglichkeit raschen Entladens, da Krähne, die entsprechende Lasten heben, allgemein an den Englischen Häfen vorkommen und dafür auch auf Schiffen genügend starke Hebevorrichtungen vorhanden sind. Auf dem Bahnhofe, an der Abfuhrstrasse, die 5 m hoch über den Geleisen liegt, befindet sich die Entladevorrichtung für den Versand der Kohlen in der Stadt.

Diese Entladevorrichtung[4]) besteht aus einem gemauerten Vorbau mit Gerüst und Laufkrahn dahinter, unter welchen 3 Geleise führen. Der Laufkrahn mit Dampfmaschine hebt die Kasten von den Wagen in die Höhe und fördert sie über einen Behälter, aus welchem sie durch Trichter mit Klappenverschlüssen in die darunter gefahrenen Karren fallen. Die Leistungsfähigkeit der beschriebenen Einrichtung ist ausserordentlich gross; es kommen täglich mehrere ganze Bahnzüge zur Entladung und Abfuhr. Mit einer ähnlichen Vorkehrung[5]) werden in Liverpool stündlich 70 t Kohlen verladen.

Zur Beschleunigung des Umladens dienen auch die Absturzvorrichtungen, bei welchen die Güter durch den mehr oder weniger freien Fall von einem Fuhrwerk auf das andere gelangen und bei denen daher der zu entleerende Wagen höher stehen muss, als der zu füllende.

Einige Beispiele dieser Art folgen. Auf dem Bahnhofe Hennef der 0,785 m Spurweite enthaltenden Bahn nach Waldbröl wird der zu entleerende Schmalspurwagen auf ein Gerüst geschoben, sodass er über dem zu füllenden Normalbahnwagen steht; zum Ausschütten werden die in Scharnieren mit dem oberen Rande hängenden Seitenklappen der Wagen unten gelöst, sodass sie sich öffnen, und es erfolgt die völlige Entleerung ohne weiteres Zuthun dadurch, dass die Boden der Wagen nicht eben, sondern aus zwei schräg aufgerichteten Hälften satteldachartig so steil hergestellt sind, dass nichts darauf liegen bleibt. Auf der Grube Friedrichshagen bei Oberlahnstein erfolgt die Entleerung durch Kippen der Wagenkasten selbst; auch hier stehen die Normalbahnwagen unter denen der Schmalspur.

Eine Vorrichtung zum Ausschütten der Normalbahnwagen in Schmalspurwagen findet sich für Kohlen auf der Anschlussstation Port Dinas, der 0,597 m Spurweite aufweisenden Schieferbahn nach Rhyd Ddw in Nordwales, die, wie ihre weitbekannte Vorgängerin, die Festiniogbahn, auch als Touristenbahn nach dem Snowdonberge dient. Die sechsrädrigen Kohlenwagen dieser kleinen Bahnen, deren Einrichtungen wegen ihrer ganz besonderen Einfachheit in mehrfacher Beziehung als Muster dienen können, tragen 8 t, also ebenso viel wie die vierrädrigen der Normalspurbahn. Ein Geleis der letzteren führt auf eine Rampe und enthält am Ende eine Drehscheibe, auf die der zu entleerende Kohlenwagen geschoben, gedreht und sodann durch Lösung eines Riegels von der um eine horizontale Achse kippenden Drehscheibentafel mit dieser schräg gestellt und so über Stirn entleert wird.

Die Entleerung durch Bodenklappen war bislang auf einer Umladeeinrichtung in Gittersee bei Dresden im Gebrauch. Hier mündet eine zwar normalspurige, aber wegen ihrer scharfen Kurven nur mit besonderen Wagen zu befahrende Kohlenbahn, bekannt unter dem Namen „Sächsische Semmeringbahn" ein und es mussten die Kohlenwagen, die nur nach Dresden in besonderen Zügen transportirt wurden, zum Theil in gewöhnliche Normalbahnwagen umgeladen werden, was durch Oeffnen von Bodenklappen geschah. Bemerkt wird, dass die neuerdings in Sachsen in grösserer Zahl eingeführten Wagen mit Lenkachsen auf die Kohlenbahn übergehen können und die Abschaffung der besonderen Wagen erfolgte, so dass die Umladevorrichtung jetzt ausser Benutzung ist. Die grossartigen Absturzvorrichtungen, die auf den Englischen, namentlich den Londoner Bahnhöfen in Gebrauch stehen, setzen vorwiegend ebenfalls das Vorhandensein von Bodenklappen voraus. Zu erwähnen sind hier auch noch die Sturzvorrichtungen

[4]) Beschreibung und Zeichnung im „Civilingenieur". 1890. Heft 60.

[5]) „Zeitschrift für Bauwesen". 1887. S. 315.

(Coal-drops) in den Englischen Kohlenhäfen zum Beladen der Seeschiffe. Auch am Hafen in Ruhrort befindet sich eine Absturzvorrichtung für Kohlen, mittelst welcher das Verladen in Schiffe 4 ₰ für die Tonne kostet.

Vorkehrungen, um normalspurige Wagen auf Kleinbahnen und Kleinbahnwagen auf normalspurige überzuführen, stehen seit der Einführung der schmalspurigen Bahnen in regelmässigem Gebrauche. Was zunächst den Transport schmalspuriger Betriebsmittel über normalspurige Bahnen betrifft, so handelt es sich dabei bis jetzt vor allem um die Verbindung mit den an den Hauptbahnen liegenden Werkstätten zur Herbeischaffung und Reparatur der Lokomotiven und Wagen. Zu diesem Behufe ist auf jedem der Anschlussbahnhöfe eine mit Schmalspurgeleis versehene Rampe vorhanden, vor deren Kopf ein Normalgeleis endet, dessen Höhenlage so bemessen ist, dass das Geleis auf dem beschienten Normalbahnwagen in gleichem Niveau mit dem Geleis auf der Rampe liegt. Auf diese Art ist es möglich, die schmalspurigen Betriebsmittel über die Rampe auf die Wagen der Normalbahn zu schieben und umgekehrt. Zum Vergleiche dieses Verfahrens mit dem Transport umsetzbarer Wagenkasten mag die Mittheilung dienen, dass ein solcher Kasten, wenn offen, 3500 kg, die beiden zugehörigen normalspurigen Unterwagen je 4150 kg wiegen und dass bei einer Tragfähigkeit von 10000 kg auf diese Last 11800 kg Tara kommen. Diese Tara und deren Verhältniss zur Nutzlast sind also nicht viel kleiner als bei dem Transport zweier beladener Schmalspurbahnwagen auf einem Normalspurbahnwagen von 15 t Tragfähigkeit. Zu bemerken ist hier indessen, dass ein umsetzbarer Wagenkasten noch etwas mehr wie doppelt so viel Bodenfläche und Kubikinhalt als ein schmalspuriger Güterwagen besitzt und somit von leichten Gütern auch mehr als doppelt so viel als solcher der letzteren Art aufnehmen kann. Während nämlich ein kürzerer Schmalspurwagen bei 5,6 qm Bodenfläche 7,61 cbm Fassungsraum besitzt, hat ein Umsatzkasten 20,7 qm Bodenfläche und 41 cbm Inhalt. Die Wagenkasten werden daher auch auf dem Rückwege gern mit Gütern beladen und gehen somit nicht leer zurück.

Unter der Voraussetzung des Vorhandenseins einer genügenden Breite und Höhe des freien Rahmens der Schmalspurbahn ist es zur Vermeidung des Umladens am besten, die Normalspurwagen im ganzen auf der Schmalspurbahn fortzuschaffen. Die hierzu dienende neue Einrichtung ist der Transporteur oder Rollschemel, auch Rollschlitten oder Rollbock genannt.

Der Rollschemel von Langbein (Abbild. 3—5) besteht aus einem kreuzförmigen Gestell, das mit den Enden seiner 4 Arme durch Achsbuchsen an 2 Achsen hängt. Auf der Mitte des Kreuzes ist ein vertikaler Zapfen befestigt, an diesem hängt drehbar ein Querträger, der bis an die Innenkante des normalspurigen Fahrgeleises herausragt und die Spurkränze des Normalräderpaares aufzunehmen hat. Dieser Querträger hat einen gleichen Zweck wie der Lenkschemel eines Langholzwagens: er ermöglicht es, dass die Rollschemel den oft scharfen Kurven der Schmalspurbahn angemessen sich drehen können, während die Achsen des Normalbahnwagens ihre parallele Lage beibehalten.

Rollschemel (Patent Langbein).
Abbildung 3. Ansicht.

Abbildung 4. Querschnitt.

Abbildung 5. Draufsicht.

Maassstab 1:80 der natürlichen Grösse.

Zur Befestigung dienen für jede Achse einestheils zwei durch Gelenke mit der Nabe des Querarmes verbundene aufklappbare Gabeln, welche die Achsen umfassen, sodann ein an jedem Ende der Querarme angebrachter Hebel, der nach erfolgter Auffahrt des Normalbahnwagens auf die Innenseite der Bandagen mittelst Anziehens von Schrauben — deren Muttern in den Querarmen sich befinden — einen starken Druck ausübt, wodurch die Bandagen auf den Querarmen festgehalten werden.

Zu der Aufbringung eines Normalbahnwagens auf ein Paar Rollschemel dienen zwei stumpfe Geleise, ein normal- und ein schmalspuriges, welch letzteres um einige Wagenlängen innerhalb des normalspurigen und etwa 30 cm tiefer als letzteres liegt. Während das schmalspurige Geleis waagerecht ist, hat das Normalgeleis nach seinem Ende hin einen geringen Fall; sobald daher die Rollschemel je unter der zu tragenden Achse stehen, wird bei der Fortbewegung des Ganzen nach dem Ende des Normalspurgeleises der Normalspurwagen gesenkt, bis seine Räder ihre Schienen verlassen und seine Spurkränze sich auf die Querarme der Rollschemel aufsetzen. Nachdem nun die Befestigung der Bandagen erfolgt und ebenso die Gabeln mit einander mittelst eines Doppelkeils verbunden sind, ist das Ganze zur Abfahrt fertig. Die Verbindung mit den Schmalspurbahnwagen im Zuge oder untereinander geschieht durch Steifkuppelungen der Rollschemel; dieselben umfassen die Achsen des Normalbahnwagens und liegen dann horizontal, so dass schräge Kräfte, die eine Hebung bewirken und damit eine Entgleisung herbeiführen könnten, durch die Kuppelung nicht hervorgebracht werden. Die Höhe der Lauffläche der Räder des Normalbahnwagens über Schienenkopf der Schmalspurbahn beträgt während des Transports auf den Rollschemeln 280 mm. Dass die Stabilität des belasteten Rollschemels auch bei der Spurweite von 75 cm, für welche dessen Anwendung zuerst in Sachsen erfolgt sein dürfte, hinreicht, um den sicheren Transport zu gestatten, hat die Erfahrung gelehrt. Es ist nämlich während des Transports im Zuge ein Umkippen bisher niemals vorgekommen. Dass indessen selbstverständlich die Beladung des zu transportirenden Normalbahnwagens keine allzu ungleiche und einseitige sein darf, ist klar und es ist auch bei solchem unsymmetrischen Beladen eines auf einem Rollschemel stehenden Wagens dieser thatsächlich einmal umgefallen, wobei der unvorsichtige Arbeiter erschlagen wurde. Eine letzte Verbesserung hat die Rollschemeleinrichtung durch Anbringung von Heberleinbremsen an den Schemelachsen erfahren. Da nämlich auf der Linie Schönfeld-Geyer, auf welcher Rollschemel benutzt werden sollten, eine Neigung von 1:30 vorkommt, welche die Mitverwerthung der Rollschemellast zum Bremsen nothwendig macht, so war die erwähnte Ergänzung für die Einführung der Rollschemel die nothwendige Vorbedingung und es ist nunmehr ein belastetes Rollschemelpaar ganz wie ein anderes Bahnfuhrwerk in einen Zug einzustellen und mit demselben zu befördern.

Auf den Sächsischen Schmalspurbahnen stehen gegenwärtig 18 Stück oder 9 Paar Rollschemel in Gebrauch, von denen 4 Paar durch Private, deren Interesse dabei fast allein in Frage kam, angeschafft worden sind. Die Rollschemel von Langbein sind neuerdings sämmtlich von der Esslinger Maschinenfabrik bezogen, wiegen das Stück 705 kg, also das Paar 1410 kg und einschliesslich der Kuppelstangen 1634 kg. Die grosse Bequemlichkeit, welche die Verwendung der Rollschemel im Verkehr bietet, ist Veranlassung gewesen, dass von vielen Seiten Anträge auf fernere Beschaffung solcher gestellt worden sind und dass eine ausgedehntere Verwendung derselben in Aussicht genommen ist.

Die Verwendung von schmalspurigen Transportmitteln zum Fortschaffen normalspuriger Wagen findet in erheblichem Umfange auch auf der Schmalspurbahn bei Rappoltsweiler statt, die 1 m Spurweite besitzt. Auf einer Fabrikbahn in Döhren bei Hannover, ebenfalls von 1 m Spurweite, werden sogar ausschliesslich Normalspurwagen transportirt (jährlich 12000 t Wolle). Hier wie in Rappoltsweiler werden indessen keine Rollschemel, sondern niedrige, den Schiebebühnen ähnliche, Fuhrwerke benutzt, welche ein Schienengeleis für die Normalspurwagen tragen. Diese Fuhrwerke sind bedeutend schwerer als Rollschemel, haben aber immerhin den Vortheil,

auch sechsrädrige Wagen aufnehmen zu können, was bei Benutzung von Rollschemeln wegen der scharfen Kurven der Schmalspurbahnen ausgeschlossen ist.

Dass und wie man gewöhnliches Fuhrwerk mittelst Rollschlitten auf einer Schmalspurbahn befördern kann, ist in dem Katalog der Firma R. Dolberg in Rostock S. 33 und 34 abgebildet.

Bis jetzt hat der Rollschemeltransport eine grosse Ausdehnung in Sachsen nicht erfahren und ist von mehreren älteren Linien, die kein genügend weites Durchfahrtsprofil besitzen, ausgeschlossen. Zu diesen älteren Linien gehört die Bahn Hainsberg-Kipsdorf, bei welcher daher auf der Anschlussstation Hainsberg der Hauptlinie Dresden - Chemnitz das Umladen von Wagen der einen Spur in solche der anderen ausnahmslos erfolgen muss. An dieser Schmalspurlinie liegt in Cossmannsdorf eine bedeutende Spinnerei, der Firma Dietel und Schmidt gehörig, die ein schmalspuriges Zweiggeleis bis in die Fabrik angelegt hat. Der Anfangspunkt dieses Zweiggeleises liegt nicht mehr als 1 497 m, also rund 1,5 km vom Nullpunkt auf Bahnhof Hainsberg entfernt. Obgleich nun aber zwischen dem Bahnhofe und der Fabrik eine gute Strasse besteht, lassen die Besitzer sämmtliche Transporte von und nach der Hauptbahn auf den Schmalspurgeleisen bewirken und es muss daher angenommen werden, was die Besitzer auch bereitwillig zugeben, dass sie bei dem Schmalspurbahntransport gegenüber der Benutzung von Pferdegeschirren noch Vortheil haben.

Ausgeschlossen ist der Rollschemelverkehr durch ungenügende Profilweite auch von der Linie Kirchberg - Saupersdorf, der bis jetzt am meisten Güterverkehr aufweisenden Sächsischen Schmalspurbahn. An derselben befinden sich bis jetzt 20 Zweiggeleise, zu sämmtlichen grösseren Fabriketablissements der Stadt Kirchberg. Endlich kommen Rollschemel weder auf den Schmalspurbahnen in Wales, insbesondere auch der Festiniogbahn, noch auf den von Decauville in Frankreich und den Kolonien hergestellten zahlreichen Bahnen mit schmaler Spur — meist 0,6 m — vor.

Der 3. internationale Kongress 1889 in Paris hat beschlossen:

„Besondere Umstände — Verminderung der Kosten oder Beschädigungen — können die Herstellung besonderer Umladevorrichtungen empfehlen, z. B. beim Betrieb von Bergwerken, Kohlengruben, die durch schmalspurige Bahnen mit der Hauptbahn verbunden sind usw. Von diesen Ausnahmen abgesehen, erscheinen die einfachsten und gewöhnlichsten Mittel zur Umladung von Wagen auf Wagen einer anderen Spurweite auf Geleisen in gleichem Niveau am vortheilhaftesten.

Die einzige Methode, die wegen ihrer Einfachheit und der Geringfügigkeit der damit verbundenen Kosten räthlich erscheint, besteht in der Hebung des Schmalspurgeleises, soweit bis der Wagen des letzteren mit dem Boden in gleicher Höhe liegt, wie jener der Normalspurbahn."

Danach ist die Benutzung von Rollschemeln und somit auch irgend welcher anderen Einrichtung zur Erleichterung oder Umgehung des Umladens für den Gebrauchswerth einer Schmalspurbahn nicht unter allen Umständen oder auch nur in der Regel von derartiger entscheidender Bedeutung, dass eine Schmalspurbahn, beispielsweise eine solche von 60 cm Spurweite, ohne die praktisch erwiesene Möglichkeit des Rollschlittenverkehrs, deshalb nicht bauwürdig sein könnte. In Sachsen ist übrigens seit Jahren keine Schmalspurbahn mehr gebaut worden, die nicht den Rollbockverkehr zuliesse.

Am Schlusse seines Vortrages gibt Köpcke ausführliche Mittheilungen über die Kosten des Umladens mit und ohne Benutzung der aufgezählten Hilfsmittel. Wir haben die wichtigsten Angaben darüber nachstehend kurz wiedergegeben:

Es kostet:

	für die Tonne (1 000 kg)
1. Abstürzen von Kohlen von hochstehenden Normalwagen in tiefer stehende Kleinbahnwagen (nach Nördling)	3,25 ₰
2. Abstürzen aus dem Normalwagen vom Gerüst aus auf Bahnhof Hennef der Brölthalbahn	8,00 „
3. Umladen von Erzen, Kalk, Kohlen durch Schaufeln mit der Hand, auf der Brölthalbahn	15,00 „
4. Umladen von Wagenladungsgütern auf den Sächsischen Schmalspurbahnen (ausschliesslich Rangirvergütungen)	
in Mügeln	15,30 „
„ Hainsberg	17,20 „
5. Umladen	
auf der Bosnabahn in Bosnisch-Brood	20,00 „
„ „ Feldabahn in Salzungen	12—30,00 „
„ „ Kaisersberger Thalbahn	9,40 „

Danach gibt Köpcke folgende Tabelle:

Nr.	Bezeichnung des Gutes und der Verladeart	für 1 Wagen Maximum	für 1 Wagen Minimum	für 1 t Maximum	für 1 t Minimum
		₰	₰	₰	₰
1	Stückgut, Handarbeit	—	—	50	50,00
2	Wagenladung, Handarbeit	—	—	40 bei leerem Rücktransport	6,00
3	Versetzen von Wagenlasten	60	30,0	12	3,00
4	Abstürzen	80	32,5	8 bei leerem Rücktransport	3,25
5	Rollschlitten	50	25,0	10	2,50

Zu 3 und 5 muss bemerkt werden, dass der Abminderung der Umladekosten eine Erhöhung der Transportkosten durch Erhöhung des Taragewichts gegenübersteht, und dass der Gebrauch von Rollschlitten die Fahrt mit grosser Geschwindigkeit ausschliesst, was indessen bei der meist geringen Länge der Schmalspurbahnen und mässigen Fahrgeschwindigkeit ihrer Züge die Vortheile der betreffenden Maassnahmen in manchen Fällen nicht aufhebt.

An den Vortrag schloss sich eine längere Diskussion, wobei zuerst Graf von Arnim-Schlagenthin-Nassenheide u. a. seinem Bedauern darüber Ausdruck gab, dass die Interessenten von Kleinbahnen oft in der allerunvernünftigsten Weise auch da, wo nicht die geringste Aussicht auf Rentabilität ist, darauf hindrängen, normalspurig zu bauen. Die Scheu vor dem Umladen sei übertrieben gross, die Kosten desselben werden überschätzt, desgleichen die Umstände, die es veranlasst, und überall habe er einen harten Kampf mit den Interessenten zu bestehen, welche durchaus verlangen: „wir wollen normalspurig bauen", und in diesem Verlangen leider auch von einigen Unternehmern, die nur um jeden Preis bauen wollen, unterstützt werden. Graf von Frankenberg-Ludwigsdorff-Tillowitz besprach die Vorzüge der 60 cm-Spur, besonders auch die bekannten günstigen Erfahrungen, die verschiedene Heeresverwaltungen mit dieser Spur gemacht haben. Nach verschiedenen allgemeinen Erörterungen über Spurweite, Oberbau u. dgl. von Kleinbahnen, namentlich auch über die Vorzüge und Nachtheile der Rollschemel-Verladung, schloss die Sitzung.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 3,797 km lange Strecke Sichem-Montaigu der Grand Central Belge-Eisenbahn, welche am 22. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 570 vom 23. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsansprüchen (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 617 vom 27. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 626 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 661 vom 27. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Fahrschein Nr. 1249 a Ostende-Dover (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 672 vom 27. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Reichsrath und die Eisenbahnen.

Gleich in der ersten Sitzung des neuen Sessionsabschnittes hat sich der Reichsrath mit mehreren Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt. Unter den zur Verhandlung gelangten Petitionen befanden sich zahlreiche Eingaben von Gemeinden und Korporationen, welche den Bau von Lokalbahnen betreffen. Folgende derselben wurden vom Plenum zur eingehendsten Würdigung, bezw. Unterstützung an die Regierung abgetreten; und zwar betreffend die Lokalbahnen: 1. von Castelowitz über Reichenau nach Kwasney; 2. von Taus über Klentsch und Tachau nach Plan; 3. von Chrast-Ober-Stupno über Radnitz nach Vejvanov (sämmtlich in Böhmen); 4. von Korneuburg nach Ernstbrunn in Niederösterreich, wobei auf die diesbezüglichen Verhandlungen im Niederösterreichischen Landtage (s. w. u.) verwiesen wurde. Ebenso wurde die Petition der Lokalbahngesellschaft Wels-Aschach um Bewilligung eines Staatsbeitrages von 200 000 fl. durch Uebernahme von Aktien al pari empfohlen. Eine längere Debatte führte die Petition mehrerer Vereine um die Abänderung des neuen Betriebsreglements herbei. Es wurde auf die inzwischen stattgehabte Eisenbahnenquete mit dem Beifügen verwiesen, dass deren Beschlüsse voraussichtlich zur Abänderung der angefochtenen Bestimmungen führen werden. Ferner wurde die Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn zur Sprache gebracht; endlich die Petition der Grazer Handelskammer um Aufhebung der Verordnung des K. K. Handelsministeriums, betreffend die Güteravisirung durch die Post der Regierung zur eingehenden Würdigung und Berücksichtigung abgetreten.

Der Niederösterreichische Landtag und die Eisenbahnen.

In den letzten Sitzungen dieses nunmehr auch geschlossenen Landtages wurden über sehr wichtige Eisenbahnangelegenheiten Niederösterreichs Beschlüsse gefasst. Es wurde die Gesetzvorlage angenommen, wonach die Wienthallinie und Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn durch die Verkehrskommission (also nicht durch Privatunternehmungen) ausgeführt werden sollen. In den Debatten wurde insbesondere der Wunsch geltend gemacht, dass der Uebergang von den Lohalzügen der Staatsbahnen auf die Stadtbahn in vollem Umfange möglich gemacht werden soll. Ferner habe die Herstellung der Donaustadtlinie als Provisorium grosse Uebelstände im Gefolge und es sei daher dringend wünschenswerth, sofort die definitive Anlage dieser Bahn zu bewirken. Endlich wurde der Wunsch geltend gemacht, dass die Verbindungskurve zwischen der Gürtellinie und der Donaukanallinie schon in der ersten Bauperiode ausgeführt werden soll.

Abg. Freiherr von Czedik (früherer Präsident der K. K. Staatsbahnen) referirte hierauf über das von ihm verfasste Programm, betreffend die Unterstützung der Bahnen niederer Ordnung durch das Land. Redner gab ein eingehendes Bild der Entwickelung der Lokalbahnen in Niederösterreich, der Bemühungen des Landtages, eine Unterstützung zum Baue von Bahnen niederer Ordnung durch das Land herbeizuführen. Niederösterreich dürfe nicht länger bezüglich dieser Bahnen niederer Ordnung den übrigen Ländern Oesterreichs nachstehen.

Es soll das Zustandekommen solcher Eisenbahnen vom Lande Niederösterreich gefördert werden durch die Garantie der Verzinsung und Amortisation des auszugebenden Prioritätsanlehens oder durch ein bücherlich sicherzustellendes Darlehen, in beiden Fällen bis zur Höhe von 66 % des Anlagekapitals. Diese Leistung des Landes wird ferner an die Bedingung geknüpft, dass die Interessenten, event. der Staat auf die Dauer der Konzession die Verpflichtung zu Jahreszuschüssen für den Fall der Unzulänglichkeit der Betriebsüberschüsse übernehmen oder sich verpflichten, Beiträge zum Anlagekapital bis zur Höhe von mindestens 34 % zu leisten. Zur periodischen Berathung der beim Baue und Betriebe der Lokalbahnen in Frage kommenden Angelegenheiten soll ein Landes-Eisenbahnrath gebildet werden, welcher aus Mitgliedern grösserer Korporationen des Landes und aus Vertrauensmännern des Landesausschusses besteht. Aus dem Landes-Eisenbahnrathe wählt der Landesausschuss 3 Mitglieder als ständigen Beirath zur Berathung der laufenden Geschäfte.

Dieses Programm wurde mit den Amendements angenommen, dass der Landtag den Emissionskurs der auszugebenden Obligationen zu bestimmen habe; dass deren Pupillarsicherheit von der Regierung zu erwirken sei; endlich, dass die Prioritäts- mit den Stammaktien gleichzustellen seien.

Schliesslich wurde eine Reihe von Eisenbahnpetitionen, theils durch Bewilligungen von Subventionen, theils dadurch erledigt, dass dieselben dem Eisenbahnausschusse behufs der Berichterstattung in der nächsten Session zugewiesen werden. (Hierüber berichten wir noch nachträglich.)

Ertheilung bezw. Verlängerung von Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert:

a) Dem Friedrich Karl Freiherrn v. Rokitansky in Schottwien für eine schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von der Südbahnstation Gloggnitz nach Schottwien auf die Dauer eines Jahres;

b) dem Reichsrathsabgeordneten Dr. Karl Lewakowski in Lemberg für eine schmalspurige Lokalbahn von Zakopane bis zur Station Alt-Sandec der Staatsbahnen mit einer Abzweigung von Neumarkt nach der Station Chabowka der Staatsbahnlinie Sucha-Neu-Sandec auf die Dauer eines Jahres.

Die Statistik der Oesterreichischen und gemeinsamen Eisenbahnen für das Jahr 1892.

Das statistische Departement im Handelsministerium veröffentlicht soeben die Hauptergebnisse der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1892. Das Netz der beiden Reichshälften der Monarchie gemeinsamen und der Oesterreichischen Eisenbahnen erfuhr danach im Jahre 1892 durch die Inbetriebsetzung neuer Bahnlinien einen Zuwachs von 109,464 km (1891 315,411 km) und erreichte dadurch, sowie infolge von Veränderungen in den Längenverhältnissen bereits bestehender Bahnen Ende 1892 eine Ausdehnung von 16 685,401 (16 596,358) km, wovon auf die gemeinsamen Eisenbahnen 2 658,754 (2 658,754) km und auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 14 026,647 (13 938,104) km, und zwar auf die K. K. Staatsbahnen 6 275,060 (4 996,131) km, auf die Privatbahnen 7 751,587 (8 941,973) km entfielen. Von den K. K. Staatsbahnen waren 14,094 km im fremden Staatsbetriebe, während von den Privatbahnen 227,842 km auf Rechnung des Staates, 1 092,414 km auf Rechnung der Eigenthümer, im ganzen also 1 520,256 (1 772,014) km vom Staate und 6 431,331 (7 169,959) km von Privaten verwaltet und betrieben wurden. Mit Schluss des Jahres 1892 befanden sich demnach im ganzen 7 511,282 (6 754,651) km für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahnen im Staatsbetriebe. Das für den Bau und die Anlage der gemeinsamen und der Oesterreichischen Eisenbahnen verwendete Kapital hat am Schlusse des Jahres 1892 insgesammt 2 940,8 (2 788,3) Millionen Gulden betragen, somit gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme von 152,5 Millionen Gulden oder 5,1 % erfahren, und stellte sich der Betrag der kilometrischen Bau- und Anlagekosten auf 179 583 (170 709) fl. Der Fahrpark der gemeinsamen und der Oesterreichischen Eisenbahnen bestand aus 4 126 (3 996) Lokomotiven, 3 416 (3 322) Tendern, 260 (260) Schneepflügen, 8 616 (8 309) Personenwagen, 94 530 (91 410) Lastwagen und 497 (470) Postwagen. Die Verkehrsergebnisse gestalteten sich auf den in Betracht kommenden Eisenbahnen folgendermaassen: an Reisenden wurden befördert insgesammt 92 074 080 (84 956 961) Personen, an Gütern 85 271 793 (84 557 334) t. Jeder Reisende hat durchschnittlich zurückgelegt 35,06 (36,22) km und jede Gütertonne durchschnittlich durchlaufen 90,41 (94,62) km. Die auf den gemeinsamen und Oesterreichischen Eisenbahnen erzielten Betriebseinnahmen bezifferten sich im ganzen auf 224 939 149 (231 549 452) fl. An denselben partizipirte der Personenverkehr mit 48 501 404 (48 923 587) fl., der Gepäckverkehr mit 2 476 299 (2 379 296) fl., der Eilgut- und Frachtgutverkehr mit 169 151 096 (175 985 442) fl. und die sonstigen Einnahmen mit 4 810 350 (4 261 127) fl. Den Betriebseinnahmen gegenüber stellten sich die Gesammtausgaben auf 132 317 981 (133 265 489) fl., von welchen auf die eigentlichen Betriebsausgaben 109 589 096 (110 926 809) fl. und die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben 22 728 785 (22 338 610) fl. entfielen. Was endlich die Dampftramways anbelangt, so wurden mittelst derselben bei einer Länge von 101,123 km 6 712 852 Personen und 151 942 t Güter befördert und an Einnahmen 803 324 fl. erzielt. Zur Bestreitung der Gesammtausgaben waren 699 344 fl. erforderlich, von welchen auf die eigentlichen Betriebsausgaben 550 381 fl. und auf die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben 148 963 fl. entfielen.

Die Projektarbeiten für die Tauernbahn

werden gegenwärtig von der K. K. Generalinspektion beschleunigt. Es handelt sich hierbei um das Studium zweier Linien über die Tauern, erstens der Gasteiner Linie von Schwarzach, der Nachbarstation Lend Gasteins ausgehend und in Möllbrück, einer Station der Pusterthalbahn endend, und zweitens der Radstatter Linie, ausgehend von Eben, zwei Stationen östlich von Bischofshofen gelegen und endend in Spital, auch einer Station der Pusterthalbahn.

Da die Projekte für die Karawankenbahn von Klagenfurt nach Krainburg und deren eventueller Fortsetzung von Divacca nach Laak schon fertig vorliegen, so wird die Regierung bald in der Lage sein, sich und dem Reichsrathe von den Auslagen ein klares Bild zu machen,

welche die Herstellung der neuen Bahnverbindung nach Triest verursachen würde.

Gesetz, betreffend die Herstellung der Ybbsthalbahn.

Dieses Gesetz wurde in der diesjährigen Nr. 33 des „R.-G.-Bl.“ publizirt und auch in der diesjährigen Nr. 20 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ vollinhaltlich veröffentlicht. Die wesentlichsten Bestimmungen dieses Gesetzes sind, und zwar laut Artikel: 1. Die als Schmalspur herzustellende Lokalbahn hat von der Station Waidhofen a. d. Ybbs über Hollenstein, Göstling und Lunz zu führen und an die Station Kienberg-Gaming anzuschliessen. 2. Der Staat garantirt die 4 % Verzinsung des Anlagekapitals von 2 400 000 Gulden Oe. W. Noten und das mit 200 000 fl. Oe. W. zu beziffernde Prioritäts-Aktienkapital. 3. Das Erzherzogthum Oesterreich unter der Enns hat aus Landesmitteln und von den Interessenten zusammen einen Nominalbetrag von mindestens 550 000 fl. Oe. W. in Stammaktien und einen Theilbetrag von 100 000 fl. in Prioritätsaktien im vollen Nennwerthe zu übernehmen. Interkalarzinsen sind während der Bauzeit nicht zu bezahlen. Art. 4 betrifft die Tilgung der Prioritätsobligationen und des Aktienkapitals, die Einstellung von Kosten und Steuern in die Betriebsrechnung, die Flüssigmachung der Staatsvorschüsse und deren Rückzahlung. 5. Die Bahn ist in 5 Jahren auszubauen und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Hierfür ist eine Kaution zu erlegen, welche im Falle der Nichterfüllung der Verpflichtung, als verfallen zu erklären ist. 6. Die Vergebung des Baues und der Lieferungen unter unmittelbarer Ingerenz der Regierung hat nach den bei Staatseisenbahnbauten üblichen Bedingnissen zu geschehen. 7. Der Betrieb wird auf Rechnung der Konzessionäre vom Staate betrieben, welchem die Kosten zu vergüten sind. Der Staatseisenbahnverwaltung bleibt die Einrichtung des Betriebes und die Feststellung der Tarife vorbehalten.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die an der Lokalbahn Bielitz-Wadowice-Kalwarya, zwischen den Stationen Wadowice und Klecza górna in Kilometer 44³/₄ gelegene Haltestelle Klecza dolna und die zwischen den Stationen Klecza górna und Kalwarya-Zebrzydowska in Kilometer 52⁸/₉ gelegene Haltestelle Barwald górny sind am 1. d. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die Uebernahme und Ausfolgung des Reisegepäcks erfolgt in diesen Haltestellen durch die Kondukteure im Zuge.

Konzession der Lokalbahn Budapest-Angyalföld-Dorog-Gran.

Diese Bahn wird von der Budapester Ringbahn abzweigen, mit Ueberbrückung der Donau zwischen Neu-Pest und Alt-Ofen über Dorog nach der Lokalbahn Gran-Almás-Füzitö führen. Die gesammten Baukosten dieser 46 km langen Eisenbahn, mit Inbegriff des mit 1 750 000 fl. veranschlagten Baues der Donaubrücke, sind mit 6 250 000 fl., d. i. mit 135 870 fl. für 1 km bemessen, zu welchen der Staat 200 000 fl. leistet. Die Strecke Budapest-Angyalföld-Dorog wird als erstklassige Linie erbaut und sind diesem Range entsprechende Brückenobjekte und -Konstruktionen, sowie Stahlschienen von 31,125 kg anzuwenden. Die Theilstrecke Dorog-Tokod eventuell -Kenyésmezö ist gleich der genannten Anschlussbahn mit Anwendung von 23,6 kg Stahlschienen herzustellen; die Fahrgeschwindigkeit ist in maximo mit 50 km in der Stunde bemessen. Als Stationen sind ausser den genannten noch: Solymás, Vörösvár, Pilis-Csaba, Léonyvár, dann als Haltestelle: Borosjenö vorgeschrieben. Der Bau dieser Bahn ist innerhalb 3 Jahren zu vollenden und bis dahin betriebsfähig herzustellen.

Die grosse Transversal-Kunststrasse im Alföld.

Die Beschaffenheit des Bodens im Alföld ist bekanntlich eine solche, welche die Anlegung ordentlicher Strassen ungemein erschwert, so dass nicht nur während der schlechten Jahreszeit, sondern auch bei andauernden Regengüssen im Sommer benachbarte Orte einander unzugänglich sind, ja sogar in manchen Ortschaften selbst die Kommunikation ganz unterbrochen ist. Natürlich leidet darunter auch der ganze Bahnverkehr aufs empfindlichste. Dem abzuhelfen hat der Handelsminister den Bau einer Transversal-Kunststrasse beschlossen, welche ausgehend von Baja (Station der Königlich Ungarischen Staatsbahnen) über die volkreichen Ortschaften Reczel, Majsa, Halas, Félegyháza, Csongrád, Szentes, Kun-Szent Márton, Szarvas, Gyula und Csaba nach dem noch keine Bahnstation bildenden Orte Nagy-Zerind geführt werden soll, statt dessen aber Kis-Jenö (Station der vereinigten Arad-Csanader Bahn) als Endpunkt in Aussicht genommen wird. In einer unter dem Vorsitz des Handelsministers Lukács abgehaltenen Konferenz haben die Vertreter der betreffenden und auch der benachbarten Komitate und Städte die materielle Unterstützung des Baues dieser auf Staatskosten herzustellenden Kunststrasse bereitwilligst zugesagt. Die diesbezüglichen Detailfragen werden nun emsig verhandelt.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Januar d. J.

Nach dem veröffentlichten Ausweise haben die Oesterreichischen Staatsbahnen und die vom Staate betriebenen Privatbahnen im Monat Januar eine Einnahme von 6 221 591 fl. erzielt, welche die Einnahme des gleichen Monats des Vorjahres um 1 109 483 fl. übersteigt. Der Personenverkehr lieferte eine Steigerung der Frequenz um 232 125 Personen und eine Erhöhung der Einnahme um 131 275 fl. Im Güterverkehre ergab sich eine Mehrbeförderung von 229 231 t und eine Mehreinnahme von 840 537 fl. Namentlich gestaltete sich der Transport von Cerealien sehr einträglich, und auch der Verkehr der übrigen höher tarifirten Güter, insbesondere von Eisen- und Stahlwaaren war bedeutend lebhafter als im Vorjahre.

Der Aussenhandel Oesterreich-Ungarns bezüglich des Eisenbahnbedarfes im Jahre 1893.

Der „Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschifff.“ entnehmen wir folgende Daten über die Ein-, Aus- und Durchfuhr unserer Monarchie in Gegenständen des Eisenbahnbedarfes im Jahre 1893. Die ganze Summe der Ein- und Ausfuhr an Lokomotiven und Wagen war nur unbedeutend; es wurden nämlich 18 Lokomotiven ein- und 3 ausgeführt, während 62 Wagen ein- und 18 ausgeführt wurden; dagegen war die Einfuhr an Radkränzen und Eisenbahnrädern (19 787 Metercentner) gegen die Ausfuhr von 485 Metercentner sehr bedeutend. Die Einfuhr von 9 274 Metercentner Schienen war zumeist für die in Oesterreich gelegenen Strecken der Sächsischen und Bayerischen Staatsbahnen (zur Auswechslung) bestimmt; die Ausfuhr betrug nur 203 Metercentner. Schwellen wurden 151 785 Metercentner ein- und 496 705 Metercentner ausgeführt, wobei aber zu bemerken ist, dass die in der Einfuhr ausgewiesenen Schwellen wieder ausgeführt wurden, daher eigentlich dem Durchfuhrverkehr angehören. Weitere Gegenstände der Durchfuhr waren: Lokomotiven 61 Stück, Tender 27 Stück, Personenwagen 53 Stück, Güterwagen 991 Stück und Schienen 5 663 Metercentner. An dieser Durchfuhr war zumeist Deutschland als Absender und Rumänien als Empfänger betheiligt. Der Durchfuhr von 61 Lokomotiven und 1 044 Wagen steht leider nur die Ausfuhr von 3 Lokomotiven und 18 Wagen gegenüber; doch ist durch die in Oesterreich gemachten Russischen Bestellungen die Gewähr geboten, dass das Jahr 1894 einen Wendepunkt zum bessern bilden werden.

Eine Enquete über die Galizischen Getreidetarife

hat auf Veranlassung des Handelsministers in Lemberg unter Vorsitz des Hofraths Liharzik stattgefunden. Die Delegirten der Galizischen Mühlenindustriellen, Handelskammern usw. erklärten zur wirksamen Bekämpfung der Ungarischen Konkurrenz die Gewährung einer 30 % Refaktie für Galizisches Getreide und Mehl als nothwendig. Die Vertreter der Staatsbahnen bezeichneten den Vorschlag in dieser Form als unausführbar, da bishor keiner anderen Provinz so weitgehende Zugeständnisse gemacht wurden und durch solche Begünstigungen die Einnahmen der Staatsbahnen stark herabgedrückt werden müssten. Dagegen stellte er die Erhöhung der Refaktie für Galizisches Getreide von 10 auf 15 % und die Gewährung einer 15 % Refaktie für Mehl in denjenigen Galizischen Stationen, in denen das Exportgeschäft betreibende Mühlen sich befinden, in Aussicht. Diese Begünstigungen sollen schon vom 1. d. Mts. angefangen gewährt werden.

Zugverspätungen im Monat Januar d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 259; bei den Personenzügen über 20 Minuten 537; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 116, im ganzen 912. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 87.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Finanzprogramm der Italienischen Regierung mit einem Defizit von 117 Millionen Lire hat deprimirend gewirkt. Italien braucht 78 Millionen für Eisenbahnen, nicht etwa dauernd, sondern einmal zur Begleichung rückständiger Leistungen. Dagegen ist der dem Oesterreichischen Reichsrathe vorgelegte Rechnungsabschluss für das Jahr 1892 ein sehr günstiger; dem Budget für dieses Jahr gegenüber betragen bei einer Gesammteinnahme- und -Ausgabensumme von rund

600 Millionen Gulden, trotz höherer Ausgaben von etwa 25 Millionen, die Einnahmen um 30 Millionen mehr. Minder günstig ist das Budget des Handelsministeriums, welches gegen den Voranschlag um 2,97 Millionen weniger vereinnahmt, während sich die Ausgaben um 4 Millionen höher stellten, was in der ungünstigen Verkehrskonjunktur des Jahres 1892 seinen Grund hat. Die Meinung für Bahnwerthe war bei den einzelnen derselben nun verschieden; Südbahn (Aktien 105,50, 3% Prioritäten 150) litt unter den Nachrichten aus Italien und darunter, dass der Einnahmezoll dahin erhöht werden soll. Nordwestbahn (223) und Elbethalbahn (242) waren etwas flauer. Dagegen war infolge von Kaufaufträgen aus Berlin und Paris Staatsbahn (319,25) stark begehrt, weil sie ein Plus von mehr als 1 Million Gulden Einnahmen zum Jahresschluss ausweist und eine vortheilhafte Transaktion bezüglich ihrer Ungarischen Domänen im Zuge ist. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2960) wurde für inländische Rechnung stark gekauft; Lemberg-Czernowitzer Bahn (372) hat ein Uebereinkommen mit der Regierung beschlossen, worüber wir demnächst berichten. Aussig-Teplitzer Bahn (1567) war davon beeinflusst, dass sie die Abstempelung ihrer Aktien von 300 auf 500 fl. aus eigenen Mitteln bestritt, indem sie 10 551 Aktien zum Parikurse ihren Aktionären überliess. Der Preisfall des Silbers hatte eine Abschwächung der Silberprioritäten aller Gattungen zur Folge.

Aus der Schweiz.

Berner Oberlandbahnen.

An die Berner Oberlandbahnen Interlaken - Grindelwald-Lauterbrunnen war das Ansuchen gestellt worden, sie möchten den Betrieb der Schynigen - Plattebahn übernehmen, ähnlich wie sie dies schon für die Betriebe der Lauterbrunnen-Mürrenbahn und Wengernalpbahn gethan haben. Der Verwaltungsrath der Berner Oberlandbahnen hat aber am 9. Februar d. J. mit grosser Mehrheit diese Betriebsübernahme abgelehnt, da es derselben doch schwierig geworden wäre, neben den Interessen der Wengernalp- und Mürrenbahn auch noch jene eines Konkurrenzunternehmens, wie die Schynige - Plattebahn ja eines ist, zu wahren. Infolge dieser Ablehnung geht nun der Betrieb der Schynigen - Plattebahn an die Jura - Simplonbahn über, da letztere mit dem Betrieb auch sämmtliche Verträge der Thunerseebahn übernommen hat.

Die Uebernahme des Betriebes der Thunerseebahn durch die Jura - Simplonbahn geschieht definitiv am 1. d. Mts., diejenige des Betriebes der Schynigen-Plattebahn am 15. Mai d. J.

An der Brienzerseebahn haben die Arbeiten begonnen.

Jura-Simplonbahn.

Nach vorgenommenen Rektifikationen ergibt sich der Gesammteinnahmeüberschuss für das Jahr 1893 mit 11 120 612 Frcs. gegen 9 269 130 Frcs. im Jahre 1892. Der Einnahmeüberschuss für 1893 ist somit um 1 851 482 Frcs. höher als jener für 1892. Die volle Dividende für die Prioritätsaktien darf als gesichert angenommen werden. Auch das Jahr 1894 hat sehr günstig angefangen, indem der Januar d. J. gegenüber dem Januar 1893 eine Einnahmevermehrung von etwa 180 000 Frcs. aufweist.

Pilatusbahn.

Im Jahre 1893 wurden auf der Pilatusbahn 29 476 Personen befördert, 2 095 Personen mehr als im Jahre 1892. Die Einnahmen aus dem Personentransport betrugen 193 397 Frcs. oder 7 011 Frcs. mehr als im Jahre 1892. Die grösste Tagesfrequenz zeigte der 7. August mit 681 Reisenden. Die Betriebsausgaben sind von 110 247 Frcs. im Jahre 1892 auf 98 090 Frcs. im Jahre 1893 zurückgegangen. Auch der Hotelbetrieb zeigt wesentlich günstigere Resultate als 1892. Der Verwaltungsrath beantragt eine Dividende von 4 %.

Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Eisenbahn-Fahrkarten.

Der Vorstand der Gesellschaft für Handel und Industrie in Luzern hat infolge einer allgemeinen Einladung des Eisenbahndepartements an kommerzielle und industrielle Gesellschaften eine Eingabe an das genannte Departement gemacht, in welcher er auf die Nothwendigkeit einer Reform im Fahrkartenwesen der Schweizerischen Eisenbahnen aufmerksam macht. Unter anderem verlangt die Eingabe namentlich die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der einfachen Fahrkarten, die bis jetzt nur 1 Tag oder höchstens 2 Tage beträgt, wenn das Endziel der Reise nicht am gleichen Tage erreichbar ist. Es wird hierbei auf ähnliche schon eingeführte Verkehrserleichterungen auf den Bayerischen, Badischen und Württembergischen Bahnen hingewiesen. Zur Zeit sind allerdings auch in der Schweiz ähnliche Vortheile erhältlich, jedoch nur für Fremde, die sich an eine der ausländischen Reiseagenturen wenden und dann Fahrkarten für einfache Fahrt bis zu 30 Tagen Gültigkeit erhalten und wobei die Agenturen erst noch Provision beziehen von der Bahn. Durch die von der Eingabe angeregten Verkehrserleichterungen würden also nur die Einheimischen den Fremden gleichgestellt.

Dolderbahn.

Die in Zürich projektirte Drahtseilbahn vom Römerhof auf den Dolder ist angefangen worden und soll bis zum Juli d. J. fertig werden. Die Bahn wird elektrisch betrieben und erhält eine Länge von 810 m.

Schweizerische Eisenbahnschule.

Seit dem Herbst 1891 besteht in Biel (Kanton Bern) als besondere Abtheilung des „Westschweizerischen Technikums“ eine Eisenbahnschule, die erste Anstalt dieser Art in der Schweiz. Die besondere Fachbildung der Schule zerfällt in folgende Zweige: Betriebsmittel, Signalwesen, Zugbeförderungsdienst, Expeditionsdienst, Eisenbahnrecht, Tarifwesen, praktische Uebungen und Demonstrationen und Anleitung zu Hilfeleistungen bei Verletzungen und Unfällen. Die Eisenbahnschule erfreut sich eines immer zunehmenden Besuches und ebenso eines zunehmenden Interesses, das die Verwaltungen der Schweizerischen Eisenbahnen derselben entgegenbringen. So ist die Uebernahme sämmtlicher im Frühling dieses Jahres austretenden Zöglinge durch die Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen seit langem gesichert. In den Jahren 1891 und 1892 gab es einen ein- und einen zweijährigen Kursus für die Schüler. Ein Jahr zeigte sich aber als zur Ausbildung der jungen Leute unzureichend und es gibt seit 1893 nur noch einen zweijährigen Kursus, dem vielleicht ein dreijähriger folgen wird. Die Gesammt-Schülerzahl der Schule im Frühling dieses Jahres beträgt 114. Die Schüler rekrutiren sich aus fast allen Kantonen, ebenso aus fast allen Gesellschaftsklassen. Eine grosse Zahl derselben sind Söhne oder Neffen von Eisenbahnbeamten. Der Schweizerische Eisenbahnverband wird sich in Zukunft an den Prüfungen der Schule vertreten lassen und wird durch seine Rathschläge zum weiteren Gedeihen derselben beitragen.

Brienz-Rothhornbahn.

Laut Beschluss des Bundesgerichts findet die Versteigerung der Brienz - Rothhornbahn mit dem gesammten Betriebsmaterial Freitag, den 16. d. Mts., Vormittags, im Direktionslokal der Bahn in Brienz statt. Die Steigerungsbedingungen liegen in der Kanzlei des Bundesgerichts in Lausanne und bei der Staatskanzlei Bern zur Einsicht auf.

Aus Italien.

Betrieb.

Stationsnamenänderung. Die Haltestelle Viadana an der Linie Parma-Brescia-Iseo hat die Benennung Viadana Bresciana erhalten.

Gemeinschaftsverkehr über die Meerenge von Messina. Mit 1. Januar d. J. hat der neue Ueberfahrtsverkehr über diese Meerenge begonnen, an welchem einerseits die beiden grossen Netze der Halbinsel, andererseits die Verwaltung des Sizilischen Netzes betheiligt sind. Der Verkehrsübergang vollzieht sich auf dem neuen Bahnhof Reggio Hafenübergang, welcher der Mittelmeer- und Sizilischen Verwaltung gemeinsam zugehört und ausschliesslich für den Uebergangsdienst betrieben werden soll (in den Tarifen usw. ist eine Entfernung von 3 km ab Reggio Cal. Hauptbahnhof eingestellt). Selbstredend ist der Bahnhof auf die Abfertigung sämmtlicher im Bahnverkehr erscheinenden Beförderungsgegenstände eingerichtet, ebenso wie der neue Bahnhof Messina Hafen auf Sizilischer Seite, für welchen das Hauptgeleise um 1 km verlängert worden ist. Die Ueberfahrt zu See wird als 15 km gerechnet, so dass auf den ganzen Ueberfahrtsdienst zwischen den bisherigen Hauptbahnhöfen Messina und Reggio ein Zuschlag von 19 km entfällt und in den Tarifen eingefügt ist. Durch die Einrichtung wird ein Umladen von Gütern im Bahnhof Reggio Hafenübergang nur in sehr beschränktem Maasse erforderlich, während der eigentliche Ueberführungsdienst durch Dampfer und Prähme ohne besonderen Aufenthalt sich in der bereits früher beschriebenen Weise vollzieht. Während das neue Geleise in der erforderlichen Ausdehnung als Abzweigung bis zur Anlände zu Mitte Dezember 1893 gelegt war, bedurfte es nur der rechtzeitigen Herstellung einer Personenhalle und eines kleinen Schuppens, während für Aufbewahrung von Gütern die passende Einrichtung eines Theiles des bereits vorhandenen Wärtergebäudes vorläufig genügte. Die Beschaffung der Vorrichtungen und Schiffsgefässe erfolgte durch zwei leistungsfähige Gesellschaften unter voller Verantwortlichkeit der Sizilischen Bahnen.

Adrianetz. Da der Personenverkehr in den beiden direkten Eilzügen zwischen Mailand und Venedig (Abgang ab Mailan 8.15 Morgens, ab Venedig 7.15 Nachmittags) in sehr

fühlbarer Weise nachgelassen hat, sind dieselben bis auf weiteres aufgehoben worden.

Oberer Rath der öffentlichen Arbeiten, Zusammensetzung. Für den zweijährigen Zeitraum 1894/95 ist Valsecchi zum Vorsitzenden des Oberen Rathes, und zu Vorsitzenden der Abtheilungen I—III Natalini, Al. Betocchi und Ant. Ferrucci bestellt worden; ferner wurden zu ausserordentlichen Räthen die Ingenieure Prof. Comotto und Beltrami ernannt.

Der ersten Abtheilung ist der allgemeine Wegebau, der zweiten Abtheilung die Wasserbauten, der dritten Abtheilung die Eisenbahnen, Tram- und Strassenbahnen unterstellt und hat letztere die technischen und sachlichen Fragen betreffs Konzessionirung solcher Anlagen zu bearbeiten; sie besteht ständig ausser dem Vorsitzenden aus zwei Räthen und einem Bezirksinspektor, ergänzt sich aber durch Heranziehung von lokalkundigen Fachtechnikern nach Bedarf und von Fall zu Fall.

Ferner sind dem Oberen Rath der bezüglichen Abtheilungen mit berathender Stimme ständig beigeordnet die Generaldirektoren des Ministers der öffentlichen Arbeiten, der Generalinspektor und gewisse Oberinspektoren der Eisenbahnen

Betrieb der Sekundärbahnen. Am 20./21. Januar d. J. fand bei dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Rom eine Berathung von Vertretern der drei grossen Bahnverwaltungen statt, in welcher diejenigen Abänderungen einer Prüfung unterzogen wurden, welche auf eine möglichst wirthschaftliche Ausnutzung der Nebenlinien abzielen. In diesen Berathungen wurden zunächst die allgemeinen Grundsätze festgestellt, von welchen ausgehend die einzelnen Verwaltungen der Regierung ihre weiteren Vorschläge bezüglich der Linien wie deren Bewirthschaftung zur Begutachtung und Festsetzung zu unterbreiten haben; einen Hauptpunkt bildete hierbei die Rücksicht auf die neuen Ordnungen bezüglich des Bahnpolizeiwesens, der Betriebssicherheit und Regelmässigkeit im Eisenbahnverkehr — welche seither die bezüglichen älteren Vorschriften aus 1873 ersetzt haben — sowie auf ein sparsames Wirthschaftsverfahren bezüglich der Linien und Strecken mit geringem Verkehr.

Beförderung von Petroleum usw. Nach Uebereinkommen mit dem Adrianetze und regierungsseitiger Genehmigung will die Verwaltung der Mittelmeerbahnen versuchsweise die Beförderung von Petroleum und anderen Mineralölen entzündlicher Natur anstatt in hölzernen Fässern auch in gut verschlossenen und handlichen Behältern von starkem verzinnten oder verzinkten Eisenblech sowohl in Theilladungen, wie in ganzer Wagenladung zulassen; für letzteren Fall sind offene Wagen mit loser Decke vorzuziehen. Indessen müssen in beiden Fällen die Absender für ein gutes Festlagern durch hölzerne Leisten oder Keile Sorge tragen.

Aus Russland.

Schachtnaja-Wlassowsk (Südostbahn) eröffnet.

Der „Regierungs-Anzeiger“ bringt zur Kenntniss, dass am 30. Januar/11. Februar d. J. der regelmässige Güterverkehr auf der 10,29 Werst langen Zufuhrbahn, die von der Südost-Eisenbahngesellschaft von der Station Schachtnaja (der Koslow-Woroneshbahn) erbaut worden ist, und zu den Wlassowsker Bergwerken führt, eröffnet worden ist.

Die Südost-Eisenbahngesellschaft hatte laut ihrem Statut vom 15. Juni 1893 diese Linie an Stelle der aufzulassenden Zweiglinie Maksimowka-Atjukta zu erbauen.

Neu eröffnete Stationen.

Aus einer Nachricht des „Regierungs-Anzeigers“ vom 9. Februar d. J. Nr. 31 geht hervor, dass der Minister der Verkehrsanstalten auf der 13. Sitzung des Komitees der Sibirischen Eisenbahn berichtet hat, dass am 20. Januar d. J. die Stationen Newelskaja auf der 146. Werst und Tschernigowka auf der 184. Werst der Ussuribahn für den Güterverkehr eröffnet worden sind. Auf der bisher für den Verkehr eröffneten Strecke der Ussuribahn sind bis zum 1. Januar d. J. (nach derselben Quelle) 137 550 Pud Güter befördert und dafür 30 994 R. vereinnahmt worden.

Koslow - Ssaratow: Betriebsergebnisse in 1893.

Am 1. März 1892 verpachtete die Staatseisenbahn-Verwaltung die ihr gehörige Koslow-Ssaratower Bahn der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft. Das Jahr 1893 ist somit das erste, in welchem die genannte Gesellschaft die Bahn während eines ganzen Jahres in Betrieb hatte. Es ist daher nicht ohne Interesse, festzustellen, wie sich die Betriebsergebnisse gestaltet haben. Stellt man nun die Betriebsergebnisse des Jahres 1893 denjenigen der Jahre 1891 und 1887 gegenüber, so findet man das Folgende:

	1887	1891	1893
auf der Koslow-Ssaratower Eisenbahn wurden befördert . . . . . Pud	36 000 000	28 000 080	64 700 000
von den Stationen wurden durchlaufen von			
Zügen . . . Werst	1 201 000	1 655 000	2 169 227
Lokomotiven „	1 695 612	2 163 479	3 600 000
Wagen . . . „	27 281 000	37 040 000	65 367 870

Demnach machte sich im Jahre 1893 eine allgemeine Steigerung des Verkehrs auf der Linie Koslow-Ssaratow bemerkbar, welche für die beförderten Waaren 36 750 000 Pud gegen 1891 und 28 700 000 Pud gegen 1887 betrug. Die Stärke des Verkehrs äussert sich im Jahre 1893 auf der Linie Koslow-Ssaratow in 5 000 Zugwerst und 323 000 Achsenwagenwerst für 1 Werst, ein solcher Verkehr ist als bedeutend anzusehen, was aus dem Vergleich mit anderen Bahnen hervorgeht, von welchen die grössten Ziffern erreichten: die St. Petersburg-Warschauer 6 119 Zugwerst und 279 000 Achsenwagenwerst, Kursk-Charkow-Asower 7446 Z.-W. und 378000 A.-W.-W., Kursk - Kiewer 5786 Z.-W. und 319 000 A.-W.-W., Moskau-Brester 5 458 Z.-W. und 286 000 A.-W.-W., Orel-Witebsker 5 353 Z.-W. und 273 000 A.-W.-W., Orel-Grjasier 6 427 Z.-W. und 370 000 A.-W.-W., Weichselbahn 5 032 Z.-W. und 231 000 A.-W.-W.; auf allen übrigen Bahnen war die Stärke des Verkehrs niedriger als auf der Linie Koslow-Ssaratow. Das rollende Material der Linie Koslow-Ssaratow beläuft sich der „Industrie- u. Handelsztg.“ zufolge gegenwärtig auf: 94 achträdrige Lokomotiven, 55 sechsrädrige Lokomotiven, 2 633 gedeckte Güterwagen, 733 Plattformen, 111 Spezialwagen und 1 351 Cisternen. Eine solche Zunahme des Verkehrs wirkte auch auf die Thätigkeit des gesammten Bahnnetzes der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft. Auf dem ganzen Bahnnetz der Gesellschaft wurden im Jahre 1893 annähernd befördert 160 000 000 Pud, im Jahre 1891 wurden befördert 115 000 000 Pud und im Jahre 1887 — 114 000 000 Pud. Auf den Linien, die in den Bestand der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn gehören, wurden im Jahre 1893 an Passagieren befördert 1 160 000 Personen gegen 1 035 000 Personen im Jahre 1892 und 955 000 Personen im Jahre 1891.

Aus allen diesen Zahlennachweisen ergibt sich als Schluss, dass die Bahn unter der Verwaltung der Privatgesellschaft einen grossartigen Aufschwung genommen hat, eine Thatsache, die für die Verwaltung der Staatsbahnen nicht sehr schmeichelhaft ist.

Gütertarif der Eisenbahnen der I. und II. Gruppe.

Von diesem am 1./13. Oktober 1893 erschienenen Tarife, der seit 1. 13. Februar d. J. auch an die Stelle aller bisher bestehenden Lokaltarife der Russischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Sondertarife für einzelne Güter, wie Getreide, Flachs usw.) getreten ist, somit vom genannten Tage ab für den direkten und inneren Verkehr sämmtlicher Russischen Bahnen gilt, beabsichtigen der Russische Dolmetscher P. Woronowicz in Bromberg und die Redaktion der „Ost-Europäischen Tarif-Rundschau“ in Wien Deutsche Uebersetzungen herauszugeben (siehe Bekanntmachung im Anzeigentheil der Nr. 15 und 17 d. Ztg.), worauf wir bei dem Interesse der Eisenbahnverwaltungen und des verkehrtreibenden Publikums für diesen neuen Tarif an dieser Stelle noch besonders aufmerksam machen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Brölthaler Eisenbahn. Die Anschlussbahn Oberpleis-Herresbach mit der Ladestelle Herresbach, welche nur dem Wagenladungsverkehr dient, ist am 22. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Näheres über Tarife usw. theilen auf Wunsch unsere Stationen mit.

Hennef (Sieg), den 22. Februar 1894. (491)
Die Direktion.
Saling.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Leipzig-Corbetha zwischen den Stationen Leipzig Thür. Bhf. und Gohlis-Möckern neu errichtete Haltepunkt

Gohlis-Eutritzsch

für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Bis auf weiteres werden an dem neuen Haltepunkt anhalten

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. I.)

in der Richtung nach Leipzig die Züge 435, 437, 439, 441, 443, 445,
in der Richtung nach Corbetha die Züge 434, 436, 438, 440, 442, 444.
Erfurt, den 22. Februar 1894. (492)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagsstellen zu Pöpelwitz und am Oderhafen hierselbst wird am 5. März d. J. wieder eröffnet.
Breslau, den 1. März 1894. (493)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Staatsbahn - Verkehr Köln (linksrheinisch) - Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Vom 3. März d. J. ab finden die Ausnahmetarife für **rohe Kalisalze usw. (Kalitarif)** und für **Kalk usw. (Düngekalktarif)** auch im Verkehre mit den Stationen der Werrabahn Anwendung.
Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze sowie die Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.
Köln, den 3. März 1894. (494)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. März 1894 gelangt der Nachtrag 6 zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891 zur Ausgabe.
Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:
1. anderweite besondere Bestimmungen und Ergänzungen zur Verkehrsordnung, zu den besonderen Tarifvorschriften, zum Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., zum Tarif und zu den Abfertigungsbefugnissen der Haltestellen etc. sowie zum Tarif für Güter-Nebenstellen;
2. neue bezw. anderweite Entfernungen für die Stationen Altraden, Pischnitz und Pritzig, die Haltestellen Gr.-Neudorf, Gute Herberge, Hermsdorf i. Ostpr., Kleschkau, Widau, Wierzchoslawice und Weichselthal des Bezirks Bromberg einer- und die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen andererseits;
3. neue bezw. anderweite Entfernungen und Ausnahme-Frachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die Stationen Altraden, Pischnitz und Pritzig des Bezirks Bromberg einer- und die Stationen Berlin Central-Markthalle, Gross-Wubiser und Zerrenthin des Bezirks Berlin andererseits;
4. anderweite Entfernungen für die Station Pankow-Schönhausen des Bezirks Berlin;
5. neue Ausnahme-Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 B für Getreide etc. im Verkehre von Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn nach einigen Stationen des Bezirks Berlin;
6. neuer Ausnahmetarif 21 A für Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen und für Kalkschlamm, sämmtlich zu Düngezwecken (Düngekalktarif), gültig vom 15. Januar 1894 ab;
7. neuer Ausnahmetarif 23 A für nachbenannte Düngemittel: rohe Kalisalze etc., kalzinirtes Düngesalz etc. und konzentrirter Kalidünger etc., gültig vom 15. Januar 1894 ab;
8. Berichtigungen und Aenderung der Schreibweise von Stationsnamen.

Bromberg, den 21. Februar 1894. (495)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Gütertarif Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 1. März 1894 gelangen für die Beförderung von Kapselscherben bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief oder Frachtzahlung für mindestens dieses Gewicht folgende Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Elbogen-Neusattel
Schwandorf	0,48 *M.*
Waldsassen	0,29 „
Wiesau	0,30 „

pro 100 kg.
München, den 24. Februar 1894. (496)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Elbumschlagstarif Westösterreich-Riesa-Elbkai. Am 10. März d. J. tritt ein Anhang zu obigem Tarife in Kraft, welcher Kursdifferenzen enthält und von unserer Güterexpedition Riesa zu beziehen ist.
Dresden, den 27. Februar 1894. (497)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Am 1. März d. J. gelangt im Binnenverkehr der Oberhessischen Eisenbahnen ein Ausnahmetarif für Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen und für Kalkschlamm, sämmtlich zu Düngezwecken, ferner ein Ausnahmetarif für rohe Kalisalze, kalzinirtes Düngesalz und konzentrirten Kalidünger zur Einführung.
Nähere Auskunft über die Frachtsätze und die Anwendung der Ausnahmetarife ertheilen die Güterabfertigungen.
Giessen, den 27. Februar 1894. (498)
Gr. Direktion.

Kohlenverkehr von Rheinland-Westfalen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. März d. J. erscheint zum Ausnahmetarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag I, enthaltend u. a. Aufnahme verschiedener Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Derselbe ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. April 1894 in Gültigkeit.
Köln, den 28. Februar 1894. (499)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badischen Gütertarif ist mit Gültigkeit vom 1. März l. J. der 6. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung, zu den allgemeinen Tarifvorschriften und zum Nebengebührentarif, sowie Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen Hilpertsau und Weisenbach und Frachtsätze für die in den Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta einbezogenen Stationen Friesenheim und Schiltach. Die in demselben weiter enthaltenen Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und theilweise Ermässigungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 für Petroleum und Naphta sind bereits früher veröffentlicht worden.
Der Zeitpunkt der Eröffnung der Stationen Hilpertsau und Weisenbach wird noch besonders bekannt gegeben werden.
Die ergänzenden Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt worden.
Der Nachtrag kann durch Vermittelung unserer Güterstationen unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 26. Februar 1894. (500)
Generaldirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Unsere Bekanntmachung vom 1. Februar d. J., den direkten Verkehr mit den Niederländischen Hafenstationen betr., ergänzen wir dahin, dass von Erhebung eines 10 prozentigen Frachtzuschlags für die auf Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter vorläufig bis zum 1. Juli d. J. abgesehen wird, dass aber bei Verwendung von offen gebauten Wagen mit Decken die tarifmässige Deckenmiethe berechnet wird.
Dresden, am 28. Februar 1894. (501)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 3. Für den Verkehr zwischen Mehlsack und Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn treten mit sofortiger Gültigkeit neue direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die Endverwaltungen Auskunft.
Breslau, den 28. Februar 1894. (502)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I. Vom 1. März d. J. ab werden die Stationen Dubnicz und Lédecz der Ungarischen Staatseisenbahnen in das vorgenannte Tarifheft einbezogen und sind in diesem auf Seite 14/15 (Schnitttafel II, Empfangsstationen der Gruppe A) wie folgt nachzutragen:
Dubnicz mit dem Schnittfrachtsatz von . . 31 kr. } für
und Lédecz mit dem Schnittfrachtsatz von . . 30 kr. } 100 kg
Breslau, den 1. März 1894. (503)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Die seit dem 15. Januar d. J. auf den Preussischen Staatseisenbahnen bestehenden ermässigten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze usw. (Kalitarif), sowie für Kalk usw. (Düngekalktarif) treten mit dem 1. März d. J. auch im Ostpreussisch-Bayerischen Güterverkehr in Kraft.
Ueber die Höhe der Frachtsätze sowie über die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife ertheilen die Verbandsstationen nähere Auskunft.
Berlin, den 23. Februar 1894. (504MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Der nach unserer Bekanntmachung vom 17. Januar d. J. auf den 1. März d. J. angesetzte Termin für die Einführung der neuen Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen zwischen Belgien und diesseitigen sowie Pfälzischen Stationen ist auf den 1. Mai d. J. verschoben worden.
Strassburg, den 24. Februar 1894. (505)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Güterverkehr. Mit Wirkung ab 1. April l. J. wird die Station Stefanau der

priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Getreide etc. der Tarifhefte 1—3 zu den für die Station Olmütz geltenden direkten Frachtsätzen einbezogen.

München, den 22. Februar 1894. (506)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel, vom 1. Februar 1894, findet mit sofortiger Wirkung auch im Verkehre zwischen Waldshut einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz (Tarif vom 1. April 1893) Anwendung. Den auf Grund der Tarifentfernungen und der Taxtabellen sich ergebenden Frachten tritt ein Zuschlag von 3 Cts. für 100 kg hinzu.

Karlsruhe, den 26. Februar 1894. (507)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. März d. J. werden die Stationen Friesenheim und Schiltach in den Petroleum-Ausnahmetarif ab Ludwigshafen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die vorgenannten Stationen sowie das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 27. Februar 1894. (508)
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr. Am 1. März 1894 kommt der Nachtrag XIII zum Tarifheft 2 zur Einführung. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stations-Tariftabellen, der Ausnahmetarife, der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen, sowie Berichtigungen von Frachtsätzen des Nachtrages XI. Insbesondere wird auf die neuen Frachtsätze für den Verkehr mit den Sächsischen Stationen Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Weipert hingewiesen und erwähnt, dass für diejenigen Verkehrsverbindungen, für welche keine anderweiten Frachtsätze vorgesehen sind, die älteren Sätze noch bis Ende April d. J. in Geltung verbleiben.

Die seither für Bodenbach und Tetschen gültig gewesenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Sp.-T. II, des Ausnahmetarifes 9 für Garne aller Art und des Ausnahmetarifes 10 für baumwollene Garne, rohe, aus Bayern, ferner die unter Anwendung des Kilometerzeigers für Klingenthal, Reitzenhain und Weipert sich ergebenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Sp.-T. II, des Ausnahmetarifes 25 für Wegebaumaterialien und des Ausnahmetarifes für Streu- und Futtermittel kommen in Wegfall und es erfolgt künftig die Abfertigung etwaiger dergleichen Sendungen zu den Frachtsätzen der regulären Tarifklassen.

Insoweit hierdurch für die in die vorgenannten Ausnahmetarife gehörigen Artikel Erhöhungen eintreten und insoweit mit den neuen Frachtsätzen für Sendungen der allgemeinen Stückgutklasse im Verkehre zwischen Bodenbach, Klingenthal, Reitzenhain, Tetschen und Weipert einer- und Bayerischen Stationen andererseits Erhöhungen gegen die seitherigen Frachtsätze verbunden sind, kommen die erhöhten Sätze erst vom 15. April d. J. an in Anwendung.

Die durch die Berichtigung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifes 3 für Holz des Sp.-T. II Regen - Lucka eintretende Erhöhung erlangt ebenfalls erst vom 15. April d. J. an Geltung.

Die in dem Nachtrage XIII enthaltenen neuen Ausnahmetarife Nr. 31 für rohe Kalisalze etc. und Nr. 32 für Kalk etc. zu Düngezwecken kommen vom 1. März d. J. ab auch bezüglich der im Kilometerzeiger des Tarifheftes 1 verzeichneten Verkehrsverbindungen zur Anwendung.

Abzüge des Nachtrages XIII sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, den 27. Februar 1894. (509)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Hannover - Altona. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr der Nachtrag 11 herausgegeben, welcher anderweite Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III enthält.

Der Nachtrag kann von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 26. Februar 1894. (510)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr der Nachtrag 9 herausgegeben, welcher anderweite Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I, II und III enthält.

Der Nachtrag kann von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 26. Februar 1894. (511)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

Magdeburg-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag VII zum Gütertarife in Kraft.

Dieser bei den betheiligten Abfertigungsstellen käuflich zu beziehende Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Antonsthal, Dölau, Engelsdorf, Geringswalde, Hartha b. Waldheim und Hetzdorf der Sächsischen Staatsbahnen, veränderte Entfernungen für die Stationen Amerika, Langenleuba, Lunzenau, Narsdorf, Penig, Remse, Rochlitz, Rochsburg, Waldenburg, Wechselburg und Wolkenburg der Sächsischen Staatsbahnen, ferner Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Miesterhorst, Watenstedt und Ziepel des Direktionsbezirks Magdeburg, anderweite Entfernungen für die Station Jerxheim desselben Direktionsbezirks, sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze, kalzinirtes Düngesalz, konzentrirten Kalidünger und für zu Düngezwecken bestimmten Kalk und Kalkschlamm.

Die im Nachtrage VII enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden erhalten.

Dresden, den 26. Februar 1894. (512)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen - Gütertarif. Die Reststrecke Strehlen-Glambach der Nebenbahn Strehlen-Grottkau wird voraussichtlich Mitte Mai d J. dem Betriebe übergeben werden. Sechs Wochen nach der erfolgten Betriebseröffnung erfährt der Ausnahmetarif 5 für Steine des Binnen-Gütertarifs eine erhebliche Einschränkung, weil durch die Betriebseröffnung dieser Strecke nicht unbedeutende Entfernungs - Abkürzungen bezw. Ermässigungen in den Frachtsätzen der regelrechten Tarifklassen für eine Anzahl westlich von Strehlen und östlich von Glambach belegene Stationen eintreten. Als Versandstationen werden nur Alt-Heide, Crummendorf, Glambach, Gogolin, Graase, Gross-Stein, Hartwigswalde, Karschau, Kurtwitz, Naklo, Neisse, Ottmachau, Rückers-Reinerz, Steinkirche, Strehlen und Ströbel und als Empfangsstationen nur diejenigen beibehalten, welche auf Seite 33 des Nachtrags V zum Binnen-Gütertarife aufgeführt sind. Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt unser Verkehrsbüreau. Der bestimmte Eröffnungstermin der Strecke Strehlen-Glambach wird später bekannt gemacht werden.

Breslau, den 25. Februar 1894. (513)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die in unserer Bekanntmachung vom 18. Oktober v. J. bezeichneten, vom 1. November 1893 gültigen ermässigten Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II werden mit Wirkung vom 1. März d. J. ergänzt und theilweise durch Aufnahme neuer Verkehrsbeziehungen ausgedehnt, wodurch zum Theil weitere Frachtermässigungen herbeigeführt werden.

Für den Bereich der diesseitigen Geschäftsführung erfolgt die Einführung dieser theilweise veränderten Ausnahmetarife durch die nachbezeichneten Tarifnachträge, welche ausserdem noch einige minder erhebliche Tarifänderungen enthalten:

1. Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Binnenverkehr des Direktionsbezirks Altona vom 1. Mai 1893;
2. Nachtrag 2 zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Breslau vom 1. Juni 1893;
3. Nachtrag 3 zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Bromberg vom 1. Januar 1893;
4. Nachtrag 2 zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Magdeburg vom 15. April 1893;
5. Nachtrag XIV zum Staatsbahn-Gütertarif Altona-Frankfurt a. M. vom 1. August 1887.

Die betreffenden Tarifnachträge können demnächst durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden, welche auf Verlangen auch nähere Auskunft ertheilen.

Altona, den 26. Februar 1894. (514)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 19 in Kraft, welcher u. a. Ausnahmetarifsätze für Kalisalze und Kalk zum Düngen enthält.

Derselbe ist durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 26. Februar 1894. (515)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 16. März d. J. treten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Wagenladungs-Güterverkehr mit der Verkehrsstelle Engelsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 23. Februar 1894. (516)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 5. März d. J. werden die Station Neumühl-Kutzdorf in den Tarif vom 15. April 1893 einbezogen und die Stationen Minden i. W., Porta, Rinteln, Kirchhorsten und Stadthagen mit Frachtsätzen für Tarifklasse 12 versehen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Stationen.

Altona, den 27. Februar 1894. (517)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Gültig vom 1. März d. J. wird ein Nachtrag II zum Verbands-Gütertarif, Theil I, vom 1. Januar 1893 herausgegeben, welcher die Vereinbarung erleichternder Vorschriften rücksichtlich der nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände enthält.

Abdrücke des Nachtrags können durch die Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 27. Februar 1894. (518)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag X zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält anderweite Waarenverzeichnisse sowie anderweite, theilweise ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I und II und ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 25. Februar 1894. (519)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Stettin-Schlesisch / Märkisch - Sächsischer Verbands - Güterverkehr. Am 1. März 1894 tritt der Nachtrag XIII zum Heft 1 und der Nachtrag XII zum Heft 2 des Gütertarifs in Kraft. Diese Nachträge enthalten Entfernungen bez. Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Engelsdorf der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs für Düngemittel usw., sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze usw. und Kalk usw. zu Düngezwecken.

Durch erstbezeichneten Nachtrag werden überdies mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1894 an die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Bobelwitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin aufgehoben.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 24. Februar 1894. (520)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. März 1894 tritt der Nachtrag VII zum Tarifhefte Nr. 1 in Kraft. Dieser bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu beziehende Nachtrag enthält in der Hauptsache Entfernungen für die neuaufgenommene Station Engelsdorf der Sächsischen Staatsbahnen, sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze, kalzinirtes Düngesalz und konzentrirten Kalidünger, ferner zu Düngezwecken dienenden Kalk und Kalkschlamm.

Dresden, den 23. Februar 1894. (521)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und für Kalk etc. Die am 15. Januar d. J. im Binnenverkehre der Preussischen Staatsbahnen sowie im Wechselverkehre derselben unter einander und mit der Oldenburgischen Staatsbahn in Kraft getretenen besonderen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) gelangen am 1. März d. J. auch in den nachbenannten Verkehren zur Einführung: Lokal- und direkter Verkehr des Bezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahnverkehre Erfurt-Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Frankfurt a/M., -Magdeburg, Militärbahn-Staatsbahnverkehr, sowie Berlin- und Thüringisch-Bayerischer Verkehr. Jedoch finden die Ausnahmetarife im Verkehre mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn nur auf die Station Kempen Anwendung, während dieselben im Verkehre mit der Dahme-Uckroer, Marienburg-Mlawkaer, Stargard-Cüstriner und Kerkerbachbahn keine Anwendung finden.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 26. Februar 1894. (522)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab wird der Eisenerzfrachtsatz von Oldenburg nach Hörde-Hacheney von 0,48 auf 0,49 *M.* für 100 kg berichtigt.

Köln, den 27. Februar 1894. (523)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen; Staatsbahnverkehr Elberfeld-Altona. Am 1. März 1894 wird der Nachtrag VII zum Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen sowie der Nachtrag X zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona herausgegeben. Beide Nachträge enthalten unter anderem anderweite, theilweise ermässigte Ausnahmetarife für Eisen der Spezialtarife I und II; durch den letztgenannten Nachtrag werden ausserdem sämmtliche Stationen an den Strecken Altona-Wedel, Altona-Neumünster, Neumünster-Oldesloe, Neumünster-Eutin-Oldenburg i. H. und sämmtliche nördlich und westlich davon gelegenen Stationen sowie ferner die Stationen Bergedorf, Boizenburg, Dömitz, Grabow, Hagenow, Ludwigslust und Pritzier des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif für Eisen des Spezialtarifs I einbezogen.

Die Nachträge können von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Februar 1894. (524)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die Beförderung von Walzdraht usw. von Diedenhofen nach Wieblingen, Station der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Bahn, in Mengen von 10000 kg tritt am 1. März d. J. der Ausnahmefrachtsatz von 0,90 *M.* für 100 kg in Kraft.

Strassburg, den 26. Februar 1894. (525)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. Einführung von Ausnahme-Frachtsätzen für Dungmittel und Erze. Mit Gültigkeit vom 5. März 1894 an gelangen für

I. Düngemittel:
  A. Phosphate, mineralische, roh und gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit),
  B. Guano aller Art, Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Superphosphat (saurer, phosphorsaurer Kalk);

II. Erze

im Verkehre zwischen den Stationen der Oesterr. Nordwestbahn Göllersdorf und Sierndorf einerseits und den Deutschen Verbandstationen andererseits besonders ermässigte Frachtsätze bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht zur Einführung.

Diese Frachtsätze sind bei den betreffenden Stationen zu erfragen.

Wien, den 24. Februar 1894. (526)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Mai d. J. an werden die Rundreisekarten ab Köln:

a) im Deutsch-Französischen Verkehr, Tour IV zum Besuche der Rheinufer, Belgiens und Frankreichs,
b) im Deutsch-Niederländisch-Belgisch-Französischen Rundreise-Verkehr, Tour III und IV

wegen ungenügender Nachfrage nicht mehr verausgabt.

Köln, den 1. März 1894. (527)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Anfertigung und Lieferung von

20 Stück dreiachsigen Personenwagen II./III. Klasse nach dem Durchgangssystem,
15 Stück zweiachsigen Gepäckwagen mit Hochabtheil und
60—70 Stück zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit 15 t Ladegewicht

soll vergeben werden.

Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf Ansuchen gegen eine in baar (nicht in Marken) einzusendende Entschädigung von 12 *M.* beim Bezug der gesammten Unterlagen für die 3 Wagensorten und von je 5 *M.* beim Bezug der Unterlagen nur für die Personenwagen oder die Gepäckwagen beziehungsweise von 2 *M.* beim Bezug der Unterlagen nur für die Güterwagen abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau auf.

Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung oder eines Theiles derselben wollen bis

Samstag, den 17. März d. J.,
Mittags 12 Uhr,

verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Wagen" bei dem Centralbüreau der Generaldirektion eingereicht werden.

Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bieter anwohnen können, findet am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr statt.

Stuttgart, den 26. Februar 1894. (528)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.
Balz.

Holländische Eisenbahngesellschaft. Verdingung von Stahlschienen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 3000 à 6000 t Martin- oder Bessemer Stahlschienen für die Jahre 1894, 1895 und 1896.

Das Bedingungsheft (Nr. 585) nebst einem Angebotsformulare kann in Amsterdam vom Büreau Bahn und Bauten im Central-Administrationsgebäude gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ entnommen werden.

Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermin, Donnerstag, 14. März d. J., Nachmittags 3 Uhr (West-Europ. Zeit), versiegelt und postfrei an das oben genannte Büreau einzureichen.

Amsterdam, 22. Februar 1894. (529)

Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor:
R. van Hasselt.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Ein **Betriebsleiter** für unsere Schmalspurbahn, Antritt nach Uebereinkunft, **wird gesucht**. Nachweis über Kenntniss des Locomotivbaues, der Reparaturen, sowie des Streckenoberbaues, Aufnahme von Nivellements, Anfertigung von Concessionszeichnungen, bei energischem Charakter ist beizubringen.

Anfangsgehalt ℳ 2100,—, frei Wohnung, Kohlen und Beleuchtung. Kurze Beschreibung des Lebenslaufs nebst Zeugnissabschriften sind zu senden an: **Actien-Zuckerfabrik Wierzchoslawice**, Post und Eisenbahnstation Prov. Posen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Naack & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse [illegible].
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: [illegible]strasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 19. 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. März 1894.

Inhalt:

Noch einmal „Staffeltarife und Wasserstrassen."

Zu den Bemerkungen des Herrn S. in Nr. 15 d. Ztg. möchte ich mir einige kurze Gegenbemerkungen gestatten.

Lediglich die veränderlichen Selbstkosten der Eisenbahnen bei den Erwägungen über die Zweckmässigkeit der Staffeltarife ins Auge zu fassen, wäre um so ungerechtfertigter, als sie jedenfalls nur den kleineren Theil der Gesammtkosten enthalten. Bei den Preussischen Staatsbahnen entfällt ziemlich genau die Hälfte der Gesammtkosten des Güterverkehrs auf die zur Verzinsung und Tilgung der Kapitalschuld erforderlichen Ausgaben, da der Personenverkehr nur geringe Ueberschüsse liefert und der Güterverkehr der eigentliche Träger der Rentabilität der Eisenbahnverwaltung ist. Ob die übrigen festen Selbstkosten gerade 25 % oder mehr oder weniger ausmachen, kann zweifelhaft sein, und würde es zu weit führen, an der Hand des Ausgabeetats der Preussischen Staatsbahnen hier in eine nähere Prüfung darüber einzutreten. Ich glaube jedoch nicht, dass dieselbe einen nennenswerth geringeren Betrag ergeben wird; über ein Verhältniss von $^2/_3$ zu $^1/_4$ werden die festen und die veränderlichen Selbstkosten jedenfalls nicht hinausgehen. Nun können die hohen festen Selbstkosten eines Tonnenkilometers gar nicht wirksamer reduzirt werden, als durch Vermehrung der Tonnenkilometerzahl. Hierzu bieten sich zwei Wege: Steigerung der beförderten Tonnen durch Heranziehung neuer Gütermassen bei im wesentlichen gleich bleibender Beförderungslänge — das von Herrn S. befürwortete Vorgehen, welches auf Schaffung geeigneter Ausnahmetarife von Fall zu Fall hinauskommt — oder Steigerung der Beförderungslängen durch Ausdehnung der Absatzfähigkeit der Güter. Letzteres Mittel, welches vielfach zugleich neuen Verkehr schafft und dadurch der Eisenbahn neue Beförderungsmengen gewinnt, ist natürlich das ungleich wirksamere, weil es so zu sagen zwei Fliegen mit einer Klappe schlägt. Zu seiner Anwendung zu schreiten, ist für die Deutschen Bahnen um so nothwendiger, als die Gütervermehrung an sich nur in beschränkten Grenzen stattfindet und als die Wasserstrassen infolge einseitiger Begünstigung den Eisenbahnen in ungebührlicher Weise den Verkehr auf lange Strecken entziehen. Das Staffeltarifsystem würde diesem Zweck vortrefflich dienen und zugleich den einseitigen Bevorzugungen, welche die Wasserstrassen schaffen, ein Ende machen, also den wirthschaftlichen Interessen der Gesammtheit von Nutzen sein.

Auch auf die veränderlichen Kosten kann das Staffeltarifsystem nur günstig einwirken. Denn wenn es dazu beiträgt, neue Massenverkehre auf weite Strecken hervorzurufen, so wird die Zugbelastung und damit die Ausnutzung der Maschinenkraft eine bessere. Bei den Preussischen Staatsbahnen betrug die durchschnittliche Stärke eines Güterzuges 1887/88 77, 1891/92 nur noch 71 Achsen, also weit weniger, als

die durchschnittliche Leistungsfähigkeit der Maschinen im Flachland. Bei dem starken Ueberwiegen des Massenverkehrs auf den Preussischen Staatsbahnen — 1891/92 etwa 11,75 Millionen Tonnen Stückgut und Ladungsgut der Klassen A 1, B, A 2 gegenüber 111,5 Millionen Tonnen Ladungsgüter der Spezial- und Ausnahmetarife — und bei ihrer überwiegenden Lage im Flachland muss jene Zugstärke als eine sehr mässige bezeichnet werden. Ihre Steigerung würde eine Verminderung der Zugkosten bewirken und hierzu kann das Staffeltarifsystem erheblich beitragen.

Auch unterschätzt Herr S. den Einfluss der Beförderungslängen auf die Wagenausnutzung gar zu sehr. Wenn ihm die Verhältnisse der westlichen Staatsbahnen bekannter wären, würde er hierüber, sowie über die Angemessenheit der Entschädigung, welche die Eisenbahnen in der Abfertigungsgebühr erhalten, anders denken. Der Ruhrbezirk mit seinem Versand von 30—40 und seinem Empfang von 10—12 Millionen Tonnen bietet ein sprechendes Beispiel. Der Eisenbahnempfang der Rheinhäfen von über 5 Millionen Tonnen bewegt sich fast ausschliesslich über Beförderungsstrecken von 20—25 km. Trotz aller Anstrengungen gelingt es nicht, die Umlaufszeit der Wagen, welche beladen ankommen und zu ³/₄ leer zurückgehen, auf weniger als 3 Tage herabzudrücken, so dass auf jeden Wagentag nur eine Bewegung von $\frac{2 \times 20-25}{3}$ = rund 14—17 km entfällt. Dagegen beträgt die Umlaufszeit der Kokswagen von der Ruhr nach der oberen Mosel (350 km) etwa 7 Tage, so dass jeder Tag eine Bewegung von 100 km umfasst. Auch bei mittleren Entfernungen von 100 km stellt sich die Bewegung höchst ungünstig, sobald mehrere Uebergänge von Hauptlinien auf Seitenlinien in Frage kommen, wie dies bei dem engmaschigen Eisenbahnnetz der westlichen Provinzen sehr häufig der Fall ist. Die Verzögerung, welche der Wagenumlauf dadurch erleidet, und die Kosten, welche das mehrfache Aus- und Einsetzen der Wagen voraussetzt, erfahren durch die Abfertigungsgebühr kein ausreichendes Aequivalent, namentlich dann nicht, wenn der Wagen zu diesem Zweck wiederholt den grossen Rangirbahnhöfen zugeführt werden muss. Wie wenig dies der Fall ist, zeigt wieder obiges Beispiel. Die 201 000 Güterwagen der Preussischen Staatsbahnen haben 1891/92 rund 557 Millionen Mark verdient = 2 777 ℳ pro Wagen. Im Rheinhafenverkehr entfallen auf einen Wagen nur 1 200—1 500 ℳ, im Koksverkehr nach der oberen Mosel dagegen 3 200—7 400 ℳ Einnahme. Bei jenem wird nur ein geringer, bei diesem ein erheblicher Ueberschuss über die Betriebskosten erzielt, obwohl bei ersterem der Einheitssatz, welcher sich aus dem Gesammtsatz ergibt, 7 ₰, bei letzterem nur 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer beträgt.

Was für eine Unsumme von Aufwand allein in den Wagen der Eisenbahnverwaltung steckt, ist bekannt. Eine ausgiebige Ausnutzung des Wagenparks vermag daher die Betriebskosten ansehnlich herabzudrücken und ist in erster Linie möglich durch lange Beförderungsstrecken der Güter d. h. durch zweckmässige Staffeltarife.

Die wirthschaftliche Schädigung, welche die Staffeltarife der Veredelungsindustrie zufügen sollen, werden wohl meistens in Befrachtungen bestehen, denen eine thatsächliche Unterlage fehlt. Das von der „Leipziger Zeitung" erwähnte Beispiel gehört sicher in diese Kategorie. Wie in aller Welt soll Frankfurt a/M. dazu kommen, sein Mehl von Dresden oder gar von Breslau zu beziehen? Mühlen gibt es bekanntlich überall im Deutschen Reiche. Sie haben ihr gewiesenes Absatzgebiet, welches meist kleiner ist als das Bezugsgebiet, aus welchem sie sich mit Getreide versorgen. Und das ist sehr erklärlich, wenn man die geringen Preisunterschiede des Mehls von den Hauptorten Deutschlands mit den viel erheblicheren des Getreides vergleicht. Meist nur besondere Qualitäten gehen auf weite Strecken, das ist aber Luxuswaare, welche gegenüber dem Massenverbrauch nicht ins Gewicht fällt. Nun nimmt die „Leipziger Zeitung" mit geradezu verblüffender Naivität an, dass das Getreide in Breslau auf den Strassen wächst, denn die Breslauer Mühlen lassen sich dasselbe mit Geschirr zufahren! Als ob die Breslauer Mühlenindustrie bei ihrem Getreidebedarf nicht mindestens mit denselben Bezugsentfernungen zu rechnen hätte wie Dresden. Breslau vermahlt Schlesisches und Posensches Getreide, welches natürlich mit der Eisenbahn angefahren wird, zum Theil aber auch Mährisches, Ungarisches, Galizisches, früher auch Russisches. Nur um eine Schädigung Dresdens durch die Staffeltarife zu konstruiren, muss sich die „Leipziger Zeitung" zu jener thörichten Behauptung versteigen, dass der Breslauer Getreidemarkt mit der Karre bedient wird! Wenn die Gegner der Staffeltarife keine besseren Gründe für ihre Ansicht beizubringen wissen, so ist der Schaden des Staffelsystems in der That lediglich in der Phantasie ihrer Gegner vorhanden. Wird denn nicht gerade auch der Veredelungsindustrie durch Staffeltarife ein unschätzbarer Dienst geleistet? Zur Veredelung gehören Rohstoffe und Halbfabrikate, und wie deren Absatzfähigkeit durch zweckmässige Tarife erweitert wird, so ist die gesteigerte Möglichkeit vorhanden, die Veredelung und weitere Bearbeitung ausserhalb der eigentlichen Produktionsstätten der Rohstoffe und Halbfabrikate vorzunehmen. Diese Möglichkeit kann man durch Ausnahmetarife von Fall zu Fall nur in unzureichender und ungleichmässiger Weise schaffen, ganz abgesehen von der Unübersichtlichkeit und Komplizirtheit des Tarifwesens, welche dadurch hervorgerufen wird. Das richtig abgewogene Staffeltarifsystem dagegen vermeidet diese Mängel und trägt dazu bei, Deutschland zu einem wirklich einheitlichen Wirthschaftsgebiet zusammenzuschliessen. Was Ulrich in seinem Buch über die kleinliche Verschiebungsfurcht der einzelnen Wettbewerbsgebiete ausführt, wird der Fachmann durch die Erfahrung nur bestätigt finden, und die Ausführungen der „Leipziger Zeitung" bieten einen neuen lehrreichen Beweis hierfür.

Köln, den 26. Februar 1894. Todt.

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für das Rechnungsjahr 1892/93.

I.

Dem gedruckt vorliegenden Verwaltungsbericht für den Zeitraum vom 1. April 1892 bis 31. März 1893 ist bezüglich der Verwaltung der Eisenbahnen und der Bodensee-Dampfschifffahrt folgendes zu entnehmen:

1. Beim Eisenbahnbetrieb haben im Jahre 1892/93 betragen

die Gesammteinnahmen 37 680 531 ℳ (gegen 36 219 190 ℳ im Vorjahre),
die Gesammtausgaben . 24 958 433 „ („ 24 814 748 „ „ „).

Hiernach ergab sich ein Reinertrag des Eisenbahnbetriebes von 12 722 098 (11 377 442) ℳ Unter Berücksichtigung der Veränderungen beim Betriebsfonds hat die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse betragen 12 705 565 (11 394 186) ℳ

Im Vergleich mit der im Hauptfinanzetat verabschiedeten Summe von 15 250 265 ℳ ist der Reinertrag des Eisenbahnetats für 1892/93 niederer um 2 528 167 ℳ und die baare Ablieferung niederer um 2 544 700 ℳ

Auf 1 km Betriebslänge kamen	1892/93	1891/92
Roheinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr .	7 589 ℳ	7 448 ℳ
„ aus dem Güterverkehr	13 567 „	13 256 „
Betriebsausgaben	14 168 „	14 395 „
Reinertrag	7 887 „	7 203 „

Das Anlagekapital der von Württemberg betriebenen Bahnen im durchschnittlichen Betrag von 499 408 737 ℳ hat sich verzinst zu 2,63 % gegen 2,41 % im Vorjahre.

Als Stand der eigentlichen verzinslichen Eisen-

bahnschuld ergibt sich auf 1. April 1892 der Betrag von 389 366 161 *M.* Der Zinsenbedarf für diese Schuld im Jahre 1892/93 ist zu 15 756 606 *M.* berechnet. Die an die Staatshauptkasse abgelieferten Betriebsüberschüsse betragen 12 705 565 *M.* Die baare Ablieferung zur Staatshauptkasse ist somit hinter dem Zinsenbedarf um 3 051 041 *M.* zurückgeblieben. Durch dieselbe wird das noch zu verzinsende Anlagekapital zu 3,26 % (im Jahre 1891/92 3,06 %) verzinst, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

2. Bei dem Betrieb der Bodensee-Dampfschifffahrt haben im Etatsjahre 1892/93 betragen:

die Gesammteinnahmen . . . . 285 711 (289 786) *M.*
die Gesammtausgaben . . . . 284 161 (314 365) „

Hiernach ergab sich ein Reinertrag von 1 550 *M.*, 1 300 *M.* weniger als der Etatssatz. (Im Vorjahre war eine Unzulänglichkeit der Einnahmen im Betrag von 24 579 *M.* vorhanden.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 478 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend die Abänderung einzelner Bestimmungen der Vereinssatzungen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 660 vom 27. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Ausgabe eines Nachtrages zu den vom 1. Mai 1894 ab gültigen Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 680 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in dem Verkehr der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn und der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Anwendung der Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

Nach der Festsetzung unter I. Abs. 2 des Schlussprotokolles zum Berner Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr finden die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in dem die Zollbehandlung erfolgt oder nach einer Station stattfindet, die zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt, es sei denn, dass der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des Uebereinkommens verlangt. Diese Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates.

Das Reichs-Eisenbahnamt hat bereits unter dem 29. Dezember 1892 über die Anwendung dieser Bestimmung nach einer bestimmten Richtung eine allgemeine Verfügung an die Eisenbahnverwaltungen erlassen (vergl. Nr. 7 S. 60 Jahrgang 1893 d. Ztg.). Neuerdings ist in anderer Beziehung eine unrichtige Auffassung zu Tage getreten. In einem Tarife wurde nämlich — wie das Reichs-Eisenbahnamt mittheilt — die Vorschrift gefunden, dass im Verkehre zwischen den auf Deutschem Gebiete belegenen Grenzzollstationen und sämmtlichen, im Nachbarstaate belegenen Stationen die Güterbeförderung auf Grund eines für den innerstaatlichen Verkehr der Versandstation gültigen Frachtbriefes stattzufinden habe. Im Verkehre nach den Deutschen Grenzzollstationen ist diese Vorschrift nicht zu beanstanden; wenn sie aber gleichzeitig dahin führt, dass im Verkehre von den Deutschen Grenzzollstationen über die ausländischen Grenzzollstationen hinaus nach sämmtlichen Stationen des Nachbarstaates Deutsche Frachtbriefe verwendet werden sollen, so fehlt es in dem Internationalen Uebereinkommen an jedem Anhalt für die Zulässigkeit einer solchen Anordnung.

Man wird davon auszugehen haben, dass es bei Abfassung der Vorschrift im Schlussprotokoll augenscheinlich in der Absicht der Berner Konferenz gelegen hat, zum Zwecke der Verkehrserleichterung die Verkehrsgrenze zwischen zwei Nachbarstaaten von der Staatsgrenze nach der dieser zunächst liegenden Zollstation zu verlegen. Daraus folgt, dass — vorbehaltlich des Rechtes der Absender, internationale Frachtbriefe zu benutzen — in beiden Verkehrsrichtungen die inneren Frachtbriefe desjenigen Staates anzuwenden sind, dem der zwischen der Staatsgrenze und der Zollstation liegende kleine Gebietstheil im Wege der Fiktion zugerechnet wird. In dem vorliegenden Falle wird hiernach der Verkehr von den Deutschen Grenzzollstationen nach den inneren Stationen des Nachbarlandes ebenso als innerer Verkehr des Nachbarlandes zu behandeln und es werden deshalb in diesem Verkehre nicht Deutsche, sondern ausländische Frachtbriefe zu verwenden sein, wie dies in umgekehrter Richtung schon jetzt geschieht. Selbstverständlich sind andererseits im Verkehre von den ausländischen Grenzzollstationen nach inneren Deutschen Stationen nicht ausländische, sondern Deutsche Frachtbriefe zu benutzen.

Der Königlich Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich dieser Auffassung des Reichs-Eisenbahnamtes angeschlossen und zugleich anerkannt, dass eine solche Regelung für die Verkehrsinteressenten einfach und zweckmässig sein würde.

Das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen.

Dem Herrenhause ist nunmehr der Gesetzentwurf, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, zugegangen. § 1 lautet: „Die Privateisenbahnen und Kleinbahnen bilden mit den dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerthen als Einheit (Bahneinheit) den Gegenstand des unbeweglichen Unternehmens, falls die Unternehmer für die Dauer des Gewerbes das Unternehmen betreiben.“ In den §§ 2 bis 7 werden die Bestimmungen über die Bahneinheit weiter entwickelt. Der zweite Abschnitt (§§ 8 bis 16) handelt vom Bahngrundbuch, der dritte Abschnitt (§§ 17 bis 20) von den dinglichen Rechtsverhältnissen im allgemeinen, der vierte Abschnitt (§§ 21 bis 33) von den Theilschulden auf Inhaber, der fünfte Abschnitt (§§ 34 bis 47) von der Zwangsvollstreckung, der sechste Abschnitt von der Zwangsliquidation.

Betriebsergebnisse im Monat Januar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A.“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergibt für die 70 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 048,80 km, folgendes: Im Monat Januar d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 20 789 405 *M.* oder 2 174 855 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 577 *M.* oder 10,30 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 66 135 940 *M.* oder 3 539 251 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 743 *M.* oder 4,31 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Januar d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 241 480 438 *M.* oder 10 625 502 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 045 *M.* oder 3,35 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 609 325 565 *M.* oder 29 679 856 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 19 939 *M.* oder 3,84 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 3 831 181 *M.* oder 381 551 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 541 *M.* oder 9,74 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 9 262 293 *M.* oder 748 837 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 294 *M.* oder 7,56 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurden am 3. Januar d. J. die Strecke Ohligs-Hilden 7,17 km (Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld); am 15. Januar d. J. die Strecken Ragnit-Klapaten 7,01 km und Naujeningken-Rautenberg 9,31 km (Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg).

Betriebseröffnungen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 21. d. Mts. wird voraussichtlich die 8,90 km lange vollspurige Nebenbahn Pirna-Grosscotta mit den Haltestellen Zehista, Dohma, Grosscotta und der als Theil der Haltestelle Grosscotta anzusehenden Ladestelle Lohmgrund für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Die Haltestelle Grosscotta wird dem vollen Verkehre dienen, während die Haltestellen Zehista und Dohma für den Personen- und beschränkten Güterverkehr eröffnet werden. Die Einrichtung des Haltepunktes Pirna ist für später vorgesehen.

Brölthaler Eisenbahn. Die Anschlussbahn Oberpleis-Herresbach mit der Ladestelle Herresbach, welche nur dem Wagenladungsverkehr dient, ist am 22. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Leipzig-Corbetha zwischen den Stationen Leipzig Thüringer Bahnhof und Gohlis-Möckern neu errichtete Haltepunkt Gohlis-Eutritzsch wird am 1. April d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am heutigen Tage wird der an der Bahnlinie Rottweil-Villingen zwischen den Stationen Schwenningen und Marbach bei Villingen gelegene Haltepunkt Zollhaus (bei Schwenningen) eröffnet.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Soltau nach Buchholz beauftragt worden.

Ferner ist einem unter dem Vorsitz des Grafen von Saldern-Ahlimb zu Ringenwalde, Kreis Templin, zusammengetretenen Komitee die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Eberswalde nach Neu-Strelitz bezüglich des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Badische Nebenbahn von Haltingen nach Kandern.

In Nr. V des Gesetz- und Verordnungsblattes für das Grossherzogthum Baden ist das Gesetz vom 3. Februar d. J., betreffend die Erbauung einer vollspurigen Nebenbahn von Haltingen nach Kandern veröffentlicht. Nach diesem Gesetze kann der Bau und Betrieb dieser Bahn einem Unternehmer oder einer Unternehmergesellschaft überlassen werden; die Rechte und Verbindlichkeiten des Unternehmers der Bahn werden in einer besonderen Konzession festgestellt.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Die Frist, welche der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft in der Konzession vom 27. April 1883 für die Herstellung der Zweigbahn von Quickborn nach dem Himmelmoor gesetzt ist, ist bis zum 9. Juli 1899 verlängert worden.

Frankfurter Güterbahn.

In der am 24. Februar d. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem Ueberschuss des Jahres 1893 in Höhe von 193 085 ℳ — 121 310 ℳ zu Abschreibungen und Erneuerungen, 3 574 ℳ zur Ausstattung des Reservefonds, 7 469 ℳ zur Zahlung von persönlichen Gewinnantheilen und 60 000 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 2 % zu verwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Niederwaldbahn.

Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1893 zusammen 181 167 Personen gegen 174 759 Personen im Vorjahre befördert und hieraus eine Einnahme von 113 523 (111 852) ℳ erzielt. Der Fremdenverkehr des letzten Sommers konnte sich nicht erholen, nachdem durch Holländische Frachtschiffe einzelne Cholerafälle bis Coblenz und weiter hinauf verschleppt waren und der Rhein als verseucht erklärt wurde. Die Ausgaben betrugen 55 381 (56 711) ℳ. Einschliesslich des Vortrages von 5 133 ℳ ergibt sich ein Ueberschuss von 63 276 (59 539) ℳ, von welchem vorab in Abzug zu bringen sind die Zinsen der Obligationen im Betrage von 28 463 ℳ, die Tilgungsrate derselben von 6 000 ℳ, sowie ein Effektenverlust von 120 ℳ, sodass ein Reingewinn von 28 693 ℳ verbleibt. Es wird in Vorschlag gebracht, die Rücklage für den Erneuerungsfonds auf 6 000 ℳ, für den gesetzlichen Reservefonds auf 900 ℳ zu bemessen und nach Ueberweisung der persönlichen Gewinnantheile von 833 ℳ eine Dividende von 1,25 % = 15 000 ℳ zur Vertheilung zu bringen.

Aufhebung von Rundreisekarten.

Vom 1. Mai d. J. an werden die Rundreisekarten ab Köln:
a) im Deutsch-Französischen Verkehr, Tour IV zum Besuche der Rheinufer, Belgiens und Frankreichs,
b) im Deutsch-Niederländisch-Belgisch-Französischen Rundreise-Verkehr, Tour III und IV

wegen ungenügender Nachfrage nicht mehr verausgabt.

Gemeindebesteuerung der Eisenbahnen.

Aus dem Betriebe der Preussischen Strecke der Lokalbahn Jossa-Brückenau ist ein kommunalabgabepflichtiges Reineinkommen für 1892 nicht erzielt worden.

Elektrische Untergrundbahnen in Berlin.

Der Ingenieur Immeckenberg, der sich bekanntlich bei dem Berliner Magistrat um den Bau und Betrieb eines ganzen Netzes elektrischer Untergrundbahnen in Berlin bewirbt, ist jetzt für den Bau der ersten der von ihm geplanten Linien um die Erlaubniss eingekommen. Dieselbe soll vom Endpunkt der Bellealliancestrasse unter der Friedrichstrasse und Chausseestrasse ihrer ganzen Länge nach bis zum Wedding führen. Der Unternehmer will die an die Genehmigung zum Bau einer Untergrundbahn geknüpften Bedingungen erfüllen und die Herstellung einer Versuchsstrecke und eines Tunnels unter der Spree, sowie eine Versuchsstrecke zwischen Stralau und Treptow gegebenenfalls sofort in Angriff nehmen, auch das zu dem Bau erforderliche Kapital bei der Reichsbank sofort hinterlegen.

Kleinbahnen der Provinz Westpreussen.

Der Oberpräsident Staatsminister Dr. v. Gossler hob in seiner Ansprache bei Eröffnung des Landtages der Provinz Westpreussen am 27. Februar d. J. hervor, dass die Anwendung des Kleinbahnengesetzes in dem abgelaufenen Jahre in der Provinz Westpreussen erkennbare Fortschritte nicht gemacht habe. Fast habe es den Anschein, dass durch prinzipielle Erörterungen die Lösung der hierbei zahlreich auftauchenden Zweifel erschwert wird und nur an der Hand praktischer Erfahrung die Voraussetzungen gefunden werden können, unter denen das mit so viel Erwartungen begrüsste Gesetz in Westpreussen Leben und Gestalt gewinnt.

Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.

Nach dem Abschluss vom 31. Dezember 1893 sind bisher bei der Gesellschaft auf das Aktienkapital im Nennwerthe von 5 000 000 ℳ 25 % mit 1 250 000 ℳ eingezahlt worden. An Zinsen, Provisionen und sonstigen Einnahmen gingen 91 171 ℳ ein, während die Verwaltungskosten sich auf 20 637 ℳ stellten und ausserdem auf Inventarabschreibungen 500 ℳ erforderlich wurden. Von dem verbleibenden Gewinn von 70 034 ℳ erhalten die Aktionäre 4 % Dividende mit 50 000 ℳ, während dem Reservefonds 3 502 ℳ überwiesen, zu gewöhnlichen Gewinnantheilen 566 ℳ verwendet und auf neue Rechnung 10 966 ℳ vorgetragen werden.

Magdeburger Strassenbahn.

Der Geschäftsbericht bezeichnet die Ergebnisse des Betriebsjahres 1893 als zufriedenstellend. Die Betriebseinnahmen in Höhe von 798 338 ℳ betrugen rund 15 000 ℳ mehr als im Vorjahre.

Von dem Ueberschusse von 184 067 (175 527) ℳ werden verwendet zu Abschreibungen 78 933 (80 725) ℳ, zur Ausstattung des Reservefonds 4 715 (4 170) ℳ, zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile 15 552 (14 914) ℳ, zur Ausstattung des Dispositionsfonds 12 867 (3 718) ℳ und 72 000 ℳ (wie im Vorjahre) zur Vertheilung einer Dividende von 6 %.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

Nach dem Geschäftsberichte wurden im Jahre 1893 zusammen 22 458 703 Personen (gegen 21 202 617 Personen im Vorjahre) befördert und hierfür 2 497 379 (2 353 645) ℳ vereinnahmt. Es waren im ganzen 54 785 Tageswagen im Betrieb, welche in 564 695 Doppeltouren eine Strecke von 5 690 135 km durchliefen.

Der Reingewinn beträgt 436 669 (381 820) ℳ und wird wie folgt verwendet: Ausstattung des Dispositionsfonds 26 719 (16 602) ℳ, persönliche Gewinnantheile 48 450 (40 514) ℳ, $13^1/_3$ (12) % Dividende = 360 000 (324 000) ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 1 500 ℳ.

Elbe-Travekanal.

In der am 22. Februar d. J. abgehaltenen Sitzung des Ausschusses des Centralvereins für Hebung der Deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt sprach Wasserbaudirektor Rheder-Lübeck über den Elbe-Travekanal.

Der jetzige Elbe-Travekanal (Stecknitzkanal) ist der älteste Deutsche Kanal überhaupt. Er wurde in den Jahren 1391—1398 erbaut und vermittelte im 15. und 16. Jahrhundert den Hauptverkehr von der Elbe über Lübeck zur Ostsee. Die 97 km lange Strecke Lauenburg-Lübeck wird von beladenen Schiffen heute in 8—10 Tagen zurückgelegt. Die Schiffe dürfen nicht mehr als höchstens 750 Ctr. tragen. Es ist demgemäss an der Zeit, dass der durch 500 Jahre fast unverändert gebliebene Stecknitzkanal einem durchgreifenden Umbau unterzogen wird, damit er zu einem leistungsfähigen Verkehrsträger des Deutschen Handels gestempelt werde. Das vorliegende Projekt wird zur Verwirklichung nach dem Voranschlage

22 754 000 *M.* Kosten verursachen. Der neue Kanal soll den grössten Elb- und Mittellandkähnen gestatten, ohne Schwierigkeit bis nach Lübeck zu gelangen, ein Vorzug, der den Aufwand so grosser Mittel rechtfertigt. Als Normaltiefe wurden 2 m, als Normalsohlenbreite 22 m vorgesehen. Zur Bestreitung der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten sollen an zwei Hebestellen Abgaben erhoben werden.

Aus Russland.

Sibirischer Bahnbau.

Der „Regierungs-Anzeiger“ berichtet, dass in der 13. Sitzung des Komitees der Sibirischen Eisenbahn, welcher der Thronfolger präsidirte, die Vorlage des Ministers der Verkehrsanstalten über die Inangriffnahme der Nord-Ussuribahn von der Station Grafskaja bis zur Stadt Chabarowsk zur Verhandlung gelangte. Das Komitee, das sich in dieser Sitzung mit dem Staatsökonomiedepartement des Reichsrathes zu einer gemeinschaftlichen Session vereinigt hatte, schritt auf Antrag seines Erlauchten Präsidenten zur Prüfung der Angelegenheit, davon ausgehend, dass nach den vorläufigen, im Jahre 1891 ausgeführten Trassirungen beschlossen worden war, die Nord-Ussuribahn in ihrer ganzen Ausdehnung von der Station Grafskaja bis zur Stadt Chabarowsk in der Ebene des Flusses Ussuri zu führen, derart, dass die Bahn sich dem Flusse entlang ziehen und nur an einzelnen Stellen bis auf 10 Werst von demselben entfernen sollte. Nach den im vorigen Herbst vorgenommenen wiederholten Trassirungen wurde eine neue Richtung der künftigen Bahn, angefangen von der 100. Werst hinter der Station Grafskaja bis zur Station Kedrowa in einer Ausdehnung von 95 Werst beschlossen, der zufolge die Bahn hier in einer Entfernung von 15 Werst vom Ussuriufer erbaut werden soll. Gleichzeitig wurde auch die Möglichkeit festgestellt, den übrigen Theil der Bahnlinie bis zur Stadt Chabarowsk von dem genannten Flusse zu entfernen. Infolge dessen steht eine Verringerung der Anlagekosten bis zu 1 000 000 R. gegen den früheren Voranschlag in Aussicht und erwartet man eine weitere Verringerung der Ausdehnung der Linie und des Quantums der Baumaterialien auf der der Stadt Chabarowsk zunächst belegenen Strecke. Somit wird gegenwärtig beabsichtigt, die anfangs geplante Bahnrichtung nur für die ersten 100 Werst hinter der Station Grafskaja beizubehalten. Anlässlich dieses wurde angeführt, dass es äusserst wünschenswerth wäre, die Bahn auch auf den ersten 100 Werst hinter der Station Grafskaja in möglichster Entfernung von der Staatsgrenze zu führen, wobei es dem Anscheine nach durchaus nicht erforderlich wäre, dieses wichtige Ziel durch Erreichung von Ersparnissen zu bedingen, um so mehr als ja bei der Weiterführung der Bahn eine Ersparniss von 1 000 000 R. in Aussicht stände. Doch müsse, wie der Finanzminister anführte, die Schienenlegung in der neuen Richtung und die Vornahme der hierzu nöthigen Terrainuntersuchungen die Inangriffnahme der Bauarbeiten auf der Linie in diesem Jahre nicht verzögern. Anderenfalls würde die Ausführung der Allerhöchsten Absichten nicht nur bezüglich der Ussurilinie, sondern auch der gesammten Sibirischen Bahnlinie einen Aufschub erleiden, da die Zustellung eines Theiles der Schienen für die Transbaikalische Strecke von dem Termine der Beendigung der erstgenannten Linie abhänge. Mit dem Dargelegten sich vollkommen einverstanden erklärend, hielt die vereinigte Session es für nützlich, die allgemeine Richtung der Nord-Ussuribahn von der Station Grafskaja bis zur Stadt Chabarowsk zu bestätigen und dem Minister der Verkehrsanstalten anheim zu geben, im Einvernehmen mit dem Generalgouverneur des Amurgebietes bei der erwähnten Linie zum Zwecke der Kostenverringerung und der Ablenkung derselben vom Flusse Ussuri theilweise Abänderungen vorzunehmen, mit dem Vorbehalte jedoch, dass die Ausführung der erforderlichen Untersuchungen und Trassirungen die Inangriffnahme der Arbeiten nicht verzögere. Nachdem die Versammlung sodann genehmigt hatte, bei dem Bau der erwähnten Linie die hierzu ausgearbeiteten technischen Bedingungen zur Richtschnur zu nehmen, fand sie kein Hinderniss für den Beginn der Bauarbeiten 5 000 000 R. und für die Beschaffung des rollenden Materials 486 000 R. zu bewilligen. Auf Grund des Obenerwähnten resolvirte die vereinigte Session: 1. die allgemeine Richtung der Nord-Ussuribahn von der Station Grafskaja bis zur Stadt Chabarowsk in der Ussuriebene zu bestätigen, es dem Minister der Verkehrsanstalten anheimgebend, im Einvernehmen mit dem Generalgouverneur des Amurgebietes zum Zwecke der Kostenersparniss und der Ablenkung der Linie von der Staatsgrenze theilweise ihm nothwendig erscheinende Abänderungen vorzunehmen; 2. die in diesem Jahre in Angriff zu nehmenden Bauarbeiten dieser Linie zu genehmigen; 3. die vorerwähnten Arbeiten unmittelbar seitens der Krone durch die Bauverwaltung der Sibirischen Eisenbahn bewerkstelligen zu lassen und alle den Bau betreffenden Operationen der speziellen Revision der Reichskontrole auf allgemeiner für die Revision der Regierungseisenbahnen angeordneter Grundlage zu unterstellen; 4. dem Ministerium der Verkehrsanstalten zu gestatten, bei dem Bau der Nord-Ussuribahn sich von den von ihm ausgearbeiteten technischen Bedingungen leiten zu lassen, wobei es dem Minister anheimgegeben ist, bei den erwähnten Bedingungen ihm nothwendig erscheinende Abänderungen sowohl zum Zweck der Kostenverringerung beim Bau der Linie, als auch der Verbesserung der Exploitationsverhältnisse der Bahn unter der Bedingung der Nichtüberschreitung des allgemeinen Kostenanschlages, der von dem Komitee der Sibirischen Bahn bestätigt werden wird, zuzulassen; 5. für die Inangriffnahme der Arbeiten an der Nord-Ussuribahn einen Kredit von 5 000 000 R. und zur Anschaffung des für die Linie erforderlichen rollenden Materials 486 000 R., die zur bedingungsweisen Verabfolgung in das Budget der ausserordentlichen Ausgaben des Ministeriums der Verkehrsanstalten eingestellt worden, zu genehmigen, und 6. dem Minister der Verkehrsanstalten anheimzugeben, zur Zeit der Kreditforderung für den Bau der genannten Linie im Budget des Jahres 1895, dem Komitee der Sibirischen Eisenbahn den Kostenanschlag für den projektirten Bau zur Bestätigung vorzustellen, künftig aber bis zur Bestätigung dieses Anschlages ihm zu gestatten, bei der Ausführung der Arbeiten an der Nord-Ussuribahn sich von den Einzelpreisen des Kostenanschlages der Süd-Ussuribahn leiten zu lassen.

Seine Majestät der Kaiser hat am 3. Februar d. J. diese Resolution der vereinigten Session Allerhöchst zu bestätigen geruht.

Pensionsansprüche der Staatsbahnbeamten.

Es war eine sehr empfindliche Lücke, dass die Beamten der Staatseisenbahnen bisher keinerlei Anspruch auf irgend welche Pension hatten. Um diese Lücke auszufüllen und damit die Beamten der Staatseisenbahnen denjenigen der Privateisenbahnen gleich zu stellen, ist ein Gesetz dem Reichsrath zugegangen, das die folgenden Grundsätze enthält:

An der Pensionskasse sind alle Beamten der Staatsbahnen beiderlei Geschlechts betheiligt. Ausgenommen sind nur diejenigen, welche bei ihrem Dienstantritt oder bei der Gründung der Kasse das Alter von 60 Jahren erreicht hatten, ferner die nur auf ein Jahr in Dienst gestellten Beamten und die Arbeiter in ihrem ersten Dienstjahre. Die obligatorischen Jahreszahlungen betragen 3 % von der Gage und 10 % von einer jeden Gratifikation. Bei Gehalterhöhung ist die dreifache Differenz zwischen der früheren und der neuen Monatsgage einzuzahlen. Die Zahlungen hören nach 30 jähriger Mitgliedschaft auf, falls der betreffende Beamte das 55. Lebensjahr erreicht hat (für Maschinisten, Kondukteure und das sonstige Zugpersonal gilt das 50. Lebensjahr), oder aber wenn die Beamten 60 Jahre alt sind, gleichviel wie lange sie Beiträge gezahlt. Die Pensionen zerfallen in gewöhnliche und erhöhte; die letzteren werden bei völliger Arbeitsunfähigkeit bewilligt. Die Höhe der Pension kann nach Ausdienung von 20 Jahren nicht die Hälfte der letzten Jahresgage, nach Ausdienung von 25 Jahren nicht die volle Jahresgage übersteigen. Auch die Wittwen derjenigen Beamten, die wenigstens 5 Jahre lang Kassenbeiträge gezahlt, können eine Pension erhalten, welche sich aber nur auf $^2/_5$ der für den Mann festgesetzten Pension beläuft. Ebenso können die Kinder arbeitsunfähig gewordener Beamten und die Waisen Jahresunterstützungen erhalten, erstere bis 100, letztere bis 200 R. jährlich. Die Pension für den Dienst der Mutter können die Kinder nur dann geniessen, wenn der Vater arbeitsunfähig ist und selbst keine Unterstützung aus der Kasse bezieht. Die Pension für den väterlichen Dienst erhalten sie jedoch selbst dann, wenn die Mutter den Dienst an der Staatsbahn noch fortsetzt.

Der Ostseehafen Libau und die in Aussicht stehende Zerstückelung der Libau-Romnybahn.

Den grossen Vorzug, den der Ostseehafen Libau vor Riga und Reval voraus hatte, bestand bisher auch darin, dass Libau eine ungetheilte, lange, weit in das Produktionsgebiet hineinreichende Bahnlinie als Zufuhrstrasse hatte und dadurch in die Lage versetzt wurde, namentlich zu jener Zeit, als noch die Bahnen selbst die Tarife bildeten, jeder Handelsströmung leicht zu folgen. Sodann fielen aber auch die lästigen Verzögerungen fort, die im Transport durch die Uebergaben von Bahn zu Bahn unvermeidlich sind und unter denen z. B. die Linie Zarizyn-Riga mit ihren 4 Uebergabepunkten nicht unwesentlich litt. Alle diese Vorzüge scheint Libau Gefahr zu laufen einbüssen zu müssen, denn es soll eine Zerstückelung der langen Libau-Romnybahn in Aussicht genommen sein. Nach dem, was dem Blatte hierüber bekannt geworden ist, soll die Absicht vorliegen, die Strecken Libau-Wilna und Radsiwilischki-Kalkuhnen zur St. Petersburg-Warschauer Bahn

zuzuschlagen. Die Linie Wilna-Homel würde der Poljessjebahn einverleibt werden und die Strecke Homel-Romny an die Charkow-Nikolajewbahn fallen. Dadurch würde dann diese lange Bahn, welche bis heute unter einer einzigen Verwaltung steht, von 3 Verwaltungen geleitet werden.

Vom rein ökonomisch-finanziellen Standpunkte aus ist die Maassregel gewiss nicht unrichtig, denn der theure Apparat einer Betriebsdirektion würde erspart werden können und im übrigen lässt sich geographisch die Theilung auch sehr gut begründen. Ob aber der Entwickelung des Verkehrs damit Vorschub geleistet werden wird, ist eine ganz andere Frage, über die erst die Ergebnisse der nächsten Jahre ein zuverlässiges Urtheil gestatten werden.

Jelez-Lebedjan: Bevorstehende Eröffnung.

Der Bau der Jelez-Lebedjaner Eisenbahn nähert sich seinem Ende; Waaren- und Arbeiterzüge verkehren schon bis 2 Werst vor Jelez; das Einlaufen der Züge in Jelez selbst ist noch unmöglich, da die zur Stadt führende Eisenbahnbrücke über den Fluss Ssosna noch nicht ganz fertiggestellt ist. Die Eröffnung des regelmässigen Verkehrs wird noch im Februar erwartet.

Wladikawkaser Bahnprojekt: Petrowsk-Baku.

Die Wladikawkaser Bahn projektirt, die Städte Petrowsk und Baku durch eine Eisenbahnlinie zu verbinden. Diese Linie würde natürlich von der grössten Bedeutung für die Bakusche Naphtaindustrie sein und den Naphtafrachten die theure Umladung ersparen.

Eisenbahntarif für Uebersiedler.

Vom 1. d. Mts. wird auf allen Eisenbahnen folgender Tarif für Uebersiedler eingeführt: Pro Person und Werst wird 0,30 Kop. erhoben, wobei jedoch Kinder bis zu 10 Jahren frei sind; an Bagage kann pro Person 1 Pud frei mitgeführt werden; weitere Bagage unterliegt folgenden Tarifsätzen: Arbeitswagen, leer oder beladen, $^1/_{75}$ Kop. pro Pund und Werst, Pferde und Hornvieh 0,50 Kop. pro Stück und Werst. Personen, die diese Tarife zu benutzen wünschen, haben dem Stationschef Zeugnisse darüber vorzustellen, dass sie wirkliche Uebersiedler sind.

Sanitätsärztliche Behörde der Kronsbahnen.

Bei der Verwaltung der Kronseisenbahnen ist, nach den „Nowosti“, eine spezielle sanitätsärztliche Behörde errichtet worden. Sie hat den Zweck, den sanitätsärztlichen Theil auf den Kronseisenbahnen zu verbessern, was sich besonders in den beiden letzten Cholerajahren als nothwendig erwiesen hat.

Moskau-Kasaner Eisenbahn.

Nach Bekanntmachung der Verwaltung vom 2./14. Februar d. J. sollte die Stadtstation der Moskau-Kasaner Eisenbahn in Kasan am 10./22. Februar d. J. eröffnet werden.

Von der Balkan-Halbinsel.

Bulgarien.

Die Station Bellowa, welche als Uebergangsstation zwischen den Bulgarischen und Orientalischen Bahnen dient, erweis sich — wie die der Bulgarischen Regierung nahestehende „Agence balcanique“ ausführt — bereits seit geraumer Zeit als unzureichend für den Betriebsübergang, weil die Lage der Station in einem schmalen Engpass die erforderlichen Erweiterungsbauten, sowie die Legung der zur Sicherheit der Reisenden und des Wagenverkehrs erforderlichen Geleise unmöglich macht. Sowohl die Bulgarische Eisenbahnverwaltung als auch die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen hatten längst erkannt, dass es im gemeinsamen Interesse liege, die Betriebsübergabe in Sarembey anstatt in Bellowa durchzuführen, und trafen demzufolge unter Vorbehalt der Genehmigung seitens der Pforte eine bezügliche Vereinbarung. Seit einem Jahre bemühte sich die Bulgarische Regierung in Konstantinopel, diese Genehmigung herbeizuführen, ohne dass sie bisher einen Bescheid erhalten hätte. Da sich in jüngster Zeit wiederholt Unglücksfälle ereigneten, die ausser erheblichem Sachschaden auch Opfer an Menschenleben forderten, entschloss sich die Bulgarische Regierung Mitte Februar d. J., behufs Sicherung des Personen- und Güterverkehrs die Bulgarischen Eisenbahnzüge bis Sarembey durchzuführen und dort die Uebergabe auszuführen. Die Maassregel wurde dem Vertreter der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen in Sofia und der Direktion dieser Gesellschaft in Konstantinopel brieflich mitgetheilt; die Bulgarische Regierung erkannte in diesem Schreiben die Rechte der Gesellschaft auf den Betrieb der Strecke an und lud die Gesellschaft zur Entsendung von Vertretern ein, um die Bedingungen für die Durchführung der Bulgarischen Züge auf der fraglichen Strecke festzustellen.

Auf Einwirkung des Oesterreichisch-Ungarischen Vertreters in Sofia, welchem der Schutz der in Wien ansässigen Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen obliegt, hat die Bulgarische Regierung indessen ihre Beamten aus Sarembey wieder abberufen und den Weg der Verhandlung mit der genannten Betriebsgesellschaft und der Pforte betreten.*)

Griechenland.

Das für den Streitfall zwischen der Hellenischen Regierung und der Eisenbahngesellschaft Piräus-Larissa eingesetzte Schiedsgericht hat die Entschädigungsforderungen beider Parteien zurückgewiesen, aber anerkannt, dass die Regierung der Gesellschaft eine Summe von 2 813 500 Dr. zu viel gezahlt hat, zu deren Deckung sie je 15 % von den späteren Zahlungen einbehalten kann. Ausserdem ist die Regierung berechtigt, sich eine Summe von 250 000 Dr. zurückzahlen zu lassen. Für die Vollendung der Bauten ist eine fernere Frist von 2 Jahren bewilligt worden.

Aus Frankreich.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Am 16. Januar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten einen Gesetzentwurf, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung der Eisenbahn von le Fayet nach Chamonix und der Schweizerischen Grenze, sowie Ertheilung der endgültigen Konzession für die Linie an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der Kammer vorgelegt. Die Anlagekosten sind von der Gesellschaft für die ganze Strecke bis zur Grenze bei Wahl der Schmalspur auf 6 635 000 Frcs. berechnet, während sie allein für die Strecke le Fayet-Chamonix bei Wahl der Vollspur auf 18 650 000 Frcs. veranschlagt waren. Die Linie schliesst an die Schweizerische Rhonethalbahn am Col de Barbaine an und ist sowohl vom Französischen wie Schweizerischen Geniewesen gutgeheissen. Die Beihilfen des Staates, des Departements, der Gemeinden und betheiligten Eigenthümer werden vom Anlagekapital bei Berechnung der Zinsengewähr abgezogen.

2. Am 20. Januar d. J. hat der Minister einen Gesetzentwurf, betreffend die Gemeinnützigkeitserklärung der vollspurigen Lokalbahn Pont de la Deule-Pont à Marcq, der Kammer vorgelegt. Diese Linie, welche vom Norddepartement an A. Lambert konzessionirt ist, beginnt in Pont de la Deule, Gemeinschaftsstation der Linien von allgemeinem Interesse Douai-Lille sowie Douai-Orchies, und führt über Raimbeaucourt, Mont en Pévèle und Busée nach Pont à Marcq, Station der im Bau begriffenen Eisenbahn von allgemeinem Interesse Don-Templeuve. Das Anlagekapital darf 75 000 Frcs. für 1 km nicht überschreiten und höchstens auf 29 km berechnet werden; die Höchstbelastung des Staatsschatzes ist mit 31 900 Frcs. jährlich begrenzt.

3. Die Abgeordnetenkammer hat dem Eisenbahnausschuss den Gesetzentwurf, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung der Zweigbahn Montereau-Seineufer, zur Prüfung überwiesen. Diese ausschliesslich für den Güterverkehr bestimmte Abzweigung geht von dem Bahnhof Montereau der Lokalbahn Montereau-Château Landon aus und endet in einem am linken Seineufer zu schaffenden Wasser-Umschlagsbahnhof. Das Departement Seine et Marne wird ermächtigt, die auf 91 000 Frcs. veranschlagten Anlagekosten im Verein mit den für die Hauptlinie Montereau-Château Landon erforderlichen 2 885 785 Frcs. zu beschaffen; die jährliche Belastung des Staatsschatzes darf für Haupt- und Zweiglinie zusammen 159 639 Frcs. nicht übersteigen.

Elektrische Strassenbahnen von Clermont Ferrand.

Die Strassenbahn von Montferrand nach Royat mit Abzweigung nach dem Bahnhof der Eisenbahn in Clermont wurde 1888 für gemeinnützig erklärt und steht seit Dezember 1889 im Betriebe. Im Jahre 1890, dem ersten Betriebsjahre, wurde ein Reinertrag von 69 359,50 Frcs., 1891 ein solcher von 117 554,35 Francs und 1892 ein solcher von 149 164,75 Frcs. erzielt. Durch Verordnung vom 13. Dezember 1893 wurde genehmigt, dass an die Stelle des ursprünglichen Konzessionsinhabers eine Aktiengesellschaft trete. Die Gesellschaft, welche sich „Compagnie des tramways électriques des Clermont Ferrand“ nannte und sich mit einem Grundkapital von 2 700 000 Frcs. bildete, verpflichtete sich, von dem auf 2 600 000 Frcs. festgesetzten Kaufpreise die eine Hälfte in Baar und die andere in voll ein-

*) Wie das W. T. B. aus Sofia meldet, hat die Pforte in der am 1. d. Mts. stattgehabten Sitzung der Delegirten der Abtretung der Eisenbahnlinie Bellowa-Sarembey an Bulgarien zugestimmt, sodass lediglich die Entschädigungsfrage zwischen Bulgarien und der Betriebsdirektion der Orientalischen Eisenbahngesellschaft noch zu regeln bleibt.

gezahlten Antheilscheinen zu entrichten, wobei vereinbart war, dass die Uebergabe von 2600 Stück 4 % Schuldverschreibungen von je 500 Frcs. Nennwerth der Baarzahlung gleichgeachtet werden soll. Der Antrag der Gesellschaft auf Genehmigung zur Ausgabe dieser Schuldverschreibungen ist vom Landes-Eisenbahnrath befürwortet worden, da die Reinerträge des Unternehmens zur Sicherstellung dieser Schuldverschreibungen genügend sind.

Die Linie Challans-Fromentine.

Das Gesetz vom 17. Juli 1879 nahm als Eisenbahnen von allgemeinem Interesse 181 Linien in Aussicht, unter denen sich auch die Linie Challans-Fromentine (Vendée) befand. Da indessen die Herstellung dieser Linie noch nicht für gemeinnützig erklärt und die Ausführung vertagt ist, entschloss sich der Generalrath der Vendée, diese Linie den Bauunternehmern Aubert und Bley als eine für Personen- und Güterverkehr bestimmte Dampfstrassenbahn zu konzessioniren. Der Antrag des Generalraths wurde von der Regierung angenommen und der Staatsrath befürwortete die Gemeinnützigkeitserklärung der Strassenbahn Challans-Fromentine (24 km) unter Gewährung einer jährlichen Staatsbeihilfe von 760 Frcs. für 1 km. Obwohl das Gesetz von 1879 nur einen Plan der für gemeinnützig zu erklärenden Linien aufstellt und die Ersetzung der in Aussicht genommenen Eisenbahn von allgemeinem Interesse durch eine Strassenbahn, welche dem Bedürfnisse der Gegend genügt, die Erzielung bedeutender Ersparnisse ermöglicht, so war der Staatsrath doch der Meinung, dass die Ausführung der Bahn unter anderen Bedingungen, als es der Gesetzgeber vorgeschrieben hat, durch ein Gesetz genehmigt werden muss. Von der betheiligten Bevölkerung ist die Umwandlung ohne Schwierigkeiten angenommen; das Opfer des Departements für die Strassenbahn ist ungefähr dem gleich, das es als Beihilfe zu einer Linie von allgemeinem Interesse hätte bringen müssen. Der Staat wird von der 1879 übernommenen Verpflichtung entbunden und der Kriegs- sowie Marineminister erheben keine Einwendungen. Unter diesen Umständen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, nach dem die Linie Challans-Fromentine von den durch Gesetz vom 17. Juli 1879 in Aussicht genommenen Eisenbahnen von allgemeinem Interesse ausgeschlossen wird.

Konzession.

Der Präfekt des Departements Loiret hat die Konzession für die mit 1 m oder 0,60 m herzustellenden, sogen. Sologne-Strassenbahnen zum 1. d. Mts. ausgeschrieben, sodass der Generalrath in seiner Apriltagung über die Bewerbungen beschliessen kann. Zunächst sollen die Linien Orléans-Cléry und Orléans-Tigy (zusammen 46 km), später die Fortsetzungen beider Linien und verschiedene Zweigbahnen von zusammen 83 km Länge hergestellt werden.

Verminderung der Kohleneinfuhr.

Am 25. Januar d. J. richtete der Abg. Graux in der Kammer an den Minister die schon lange angekündigte Anfrage, welche Maassregeln dieser zu ergreifen gedenke, um die Entwickelung der Französischen Kohlenförderung zu erleichtern und um die öffentlichen Anstalten zur Verminderung ihres Verbrauchs ausländischer Brennstoffe zu verpflichten. Der Anfragende führte an, dass Frankreich jährlich 36 Millionen Tonnen Steinkohlen verbraucht, während nur 26 Millionen Tonnen aus seinen Kohlengruben gefördert werden; es fehlen also 10 Millionen Tonnen, die vom Auslande beschafft werden müssen. Der Anfragende ist der Meinung, dass auch noch diese 10 Millionen in Frankreich gefördert werden können, wenn ihr Absatz durch entsprechende Tarife ermöglicht wird, während gegenwärtig die Englische Kohle gegenüber der einheimischen durch die Tarife namentlich der Orléans- und Südbahn begünstigt werde.

Gegen diese Behauptungen legte der Präsident der Orléansbahn am 29. Januar d. J. in einem Schreiben an den Minister der öffentlichen Arbeiten Verwahrung ein und bewies die Unrichtigkeiten der vorgebrachten Anschuldigungen. Diesem Vorgehen hat sich am 31. Januar d. J. auch der Präsident der Südbahn in einem Schreiben an den Minister angeschlossen.

Im übrigen ist zu bemerken, dass der Minister Jonnart gleich bei seinem Amtsantritt eine im Sinne des Anfragenden liegende Anweisung den Dienststellen der Verwaltung der öffentlichen Arbeiten gegeben hat; danach soll bei Verdingungen in die Bedingnisshefte eine Bestimmung des Inhalts aufgenommen werden, dass die Lieferungen stets in Französischer Kohle mit Ausschluss der ausländischen erfolgen. Ebenso hatte der Minister schon vorher die Generalinspektoren des Staatsaufsichtsdienstes angewiesen, die Kohlentarife auf den verschiedenen Netzen, namentlich mit Rücksicht auf die verschiedene Behandlung Französischer und ausländischer Kohle zu prüfen und unverzüglich Bericht zu erstatten.

Personalnachrichten.

1. Wie nicht selten bei einem Personenwechsel im Französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, so ist auch diesmal dem Ministerwechsel ein Wechsel im Amte des Eisenbahndirektors im Ministerium, das bisher der Oberingenieur Metzger innehatte, gefolgt; denn der Eisenbahndirektor ist der fachmännische Vertrauensmann des Ministers der öffentlichen Arbeiten, welch letzterer infolge der parlamentarischen Regierung Frankreichs häufig nicht Fachmann ist, sondern aus politischen Rücksichten zu seinem Amte gelangt. Diese Verhältnisse erklären es, wenn die radikale Fachzeitschrift „La Voie Ferrée“ dem zurücktretenden Eisenbahndirektor einen warm empfundenen Scheidegruss widmet, während die mit den Opportunisten Fühlung haltende Fachzeitschrift „Le Journal des Transports“ mit schlecht verhehlter Schadenfreude darauf hinweist, dass der Oberingenieur Metzger als Direktor der öffentlichen Arbeiten im Unterstaatssekretariat der Kolonien kaltgestellt ist.

An Stelle Metzger's ist Colson, Bittschriften-Berichterstatter (maître des requêtes) im Staatsrath, Oberingenieur der Brücken und Strassen, sowie Schriftführer des Landes-Eisenbahnraths, zum Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden. „La Voie Ferrée“ begnügt sich mit einer einfachen Anzeige der Thatsache; „Le Journal des Transports“ dagegen begrüsst ihn als eine derjenigen Personen der Eisenbahnwelt, welche über Tarif-, Rechts- und Verkehrsfragen ein gründliches Urtheil erworben haben, und weist darauf hin, dass sein Buch über „Verkehr und Tarife“ (transports et tarifs) nicht nur in Frankreich, sondern auch im Auslande als maassgebend angesehen wird.

In seiner Stellung als Schriftführer (secrétaire) des Landes-Eisenbahnraths hat Colson in Auburtin, bisher Schriftführergehilfe (secrétaire-adjoint) des Eisenbahnraths, einen Nachfolger erhalten.

2. An Stelle des zum Generalinspektor 1. Klasse ernannten Ricour ist Lefebvre, Generalinspektor 2. Klasse der Brücken und Strassen, zum Direktor der Staatsaufsicht über das Orléansnetz ernannt worden.

3. An Stelle von Allemandon hat der Verwaltungsrath der Médoc-Eisenbahn Claudius Brunon, Ingenieur der Künste und Gewerbe (arts et manufactures), zum Betriebs-Oberingenieur ernannt.

Aus Spanien.

Das Nebenbahnwesen.

Bereits seit Jahren steht in Spanien die Frage des Nebenbahnwesens auf der Tagesordnung, weil Spanien bei seiner dünnen Bevölkerung und der breiten Spurweite (1,68 m) seiner Hauptbahnen mehr als andere Länder darauf angewiesen ist, durch billige Schmalspurbahnen die noch ziemlich weiten Maschen seines Eisenbahnnetzes enger zu ziehen. Im Jahre 1890 setzte der Minister de Fomento (demselben unterstehen neben den öffentlichen Arbeiten u. a. auch die geistlichen und Unterrichtsangelegenheiten) zur Prüfung der Frage einen Ausschuss ein, der einen vollständigen Entwurf ausarbeitete. Letzterer hat gleich bei seinem Erscheinen und besonders in einer am 22. Januar d. J. in Madrid abgehaltenen Versammlung von Vertretern der Spanischen Eisenbahngesellschaften lebhaften Widerspruch gefunden. Dieser Widerspruch richtete sich, wie wir einem Aufsatze des „Moniteur des chemins de fer“ entnehmen, hauptsächlich gegen die vom Ausschuss für die Nebenbahnen vorgeschlagene Spurweite von 0,75 m. An und für sich würden die Eisenbahngesellschaften gegen diese Spurweite nichts einzuwenden haben, wenn nicht bisher die meisten Kleinbahnen in Spanien bereits eine Spurweite von 1 m angenommen hätten. Nach einem von Isla, dem Konzessionsinhaber der Eisenbahn Madrid-Turis, in der „Gaceta de Obras publicas“ veröffentlichten Aufsatze sind z. Zt. 1080 km Eisenbahnen mit 1 m Spurweite in Spanien im Betriebe, 1740 km im Bau und 2800 km ausserdem noch konzessionirt; diese 5620 km werden voraussichtlich vollendet werden, ehe das 4980 km umfassende neue Netz hergestellt wird. Wenn die bisherigen Schmalspurbahnen ohne Zwang oder vorherige Vereinbarung die Spurweite von 1 m gewählt haben, so scheint der Versammlung diese den Bedürfnissen des Landes vollkommen zu entsprechen. Die Versammlung erkennt an, dass die Schmalspur die Baukosten herabdrückt, aber durch die erforderliche Umladung beim Uebergang von der Haupt- auf die Nebenbahn werden die Betriebskosten erhöht; diese Umladung würde zweimal nothwendig, wenn für die aneinander anschliessenden Nebenbahnen zwei verschiedene Spurweiten gewählt würden. Ueberdies beträgt die Ersparniss an Bau-

kosten für Bahnen mit 0,75 m Spurweite kaum 10 % gegenüber denen mit Meterspur.

Der Regierungsausschuss hat die Nebenbahnen in 2 Gruppen eingetheilt. Die einen erhalten keine Staatsbeihilfe oder Zinsengewähr, werden aber vom Staate mit verschiedenen Vorrechten bedacht; die anderen dagegen sind bezüglich dieser Vorrechte weniger begünstigt, werden aber durch eine staatliche Zinsengewähr unterstützt. Bezüglich der ersten Gruppe wird in dem angeführte Aufsatze von Isla die Gewährung des Zolltarifs Nr. 2, betreffend Einfuhr der festen und Fahrbetriebsmittel aus dem Auslande, verlangt. Eine Benachtheiligung der inländischen Werke würde aus dem Grunde nicht daraus entstehen, weil für die Zahlungen im Auslande das Goldaufgeld sehr ins Gewicht falle. Isla verlangt ferner eine Aenderung des Enteignungsgesetzes in dem Sinne, dass nach Gemeinnützigkeitserklärung einer Unternehmung (die bei Eisenbahnen durch die Konzessionsurkunde erfolgt) der Konzessionsinhaber der Regierung den Enteignungsplan mit allen auf die betreffenden Grundstücke bezüglichen Einzelheiten vorlegt, während aus den Grundbüchern der genaue Werth der zu enteignenden Grundstücke und die zu entrichtende Entschädigung festgestellt wird. Aber wenn Isla bemerkt, dass bei der gegenwärtigen Gesetzgebung alle Vortheile auf Seiten der Grundeigenthümer seien, so widerspricht der „Moniteur des chemins de fer" dieser Behauptung durchaus. Denn jetzt geben die Grundbesitzer oft alle ihre Rechte auf aus Furcht, sich in lästige Rechtsstreitigkeiten, zu deren Einleitung die Eisenbahnen stets bereit seien, zu verwickeln; so seien beispielsweise einige bereits vor 20 Jahren vor die Gerichte gebrachte Streitfälle mit verschiedenen der grossen Spanischen Eisenbahngesellschaften heute noch nicht entschieden.

Endlich verlangt Isla die unentgeltliche Ueberlassung des dem Staate, den Provinzen und Gemeinden gehörenden Grundeigenthums zu Gunsten des neuen Nebenbahnnetzes, sowie ferner die Trennung der Nebenbahnen von den öffentlichen Strassen durch einen Graben.

Auf Grund des Berichtes von Isla beschloss die Versammlung: 1. einen ständigen Ausschuss in Madrid einzusetzen, der die Interessen der Nebenbahnen wahrzunehmen hat; 2. eine Denkschrift abzufassen und dem Minister de Fomento zu überreichen; 3. an die Regierung eine Bittschrift des Inhalts zu richten, dass, falls vor Eröffnung der Reichsstände (Kortes) Anordnungen zur Begünstigung anderer Linien getroffen werden, diese Bestimmungen zugleich auf die im Betriebe befindlichen, auf die konzessionirten und noch zu konzessionirenden Linien angewendet werden; endlich 4. alle Betheiligten in Spanien zur Mittheilung ihrer Bemerkungen an den ständigen Ausschuss in Madrid bis zum 12. Februar d. J. zu verpflichten, da an diesem Tage die nächste Versammlung zur endgültigen Abfassung der dem Minister bis spätestens den 20. Februar d. J. zu überreichenden Denkschrift stattfinden soll.

Nordspanische Eisenbahn.

Die Nordbahn hat auf den 3. d. Mts. nach ihrem Gesellschaftssitz in Madrid (Paseo de Recoletos Nr. 17) eine ausserordentliche Hauptversammlung berufen, welche beschliessen soll: 1. über die zeitweilige Einstellung der Verloosung der Schuldverschreibungen; 2. über Aenderung des Zinsfusses der von der Hauptversammlung am 31. Mai 1892 beschlossenen, neu auszugebenden Schuldverschreibungen; und 3. über alle anderen Maassnahmen, die vom Verwaltungsrathe mit Rücksicht auf die gegenwärtige Lage im Interesse der Gesellschaft vorgeschlagen werden. Die beantragte Einstellung der Tilgung, welche der Gesellschaft jährlich die Verfügung über 6 Millionen Francs zurückgibt, würde die Einhaltung aller Verpflichtungen ermöglichen, selbst wenn das Goldaufgeld auf 35 % steigen sollte. Andererseits wird versichert, dass die Regierung die Erhöhung der Tarife genehmigt habe.

Eisenbahn Madrid-Santona.

Der Unternehmer Ch. Bracomier in Lüttich hat sich dem Provinzialausschuss von Burgos gegenüber erboten, eine Eisenbahn mit 1 m Spurweite von dem zwischen Santander und Bilbao gelegenen kleinen Hafen Santona über Burgos und Aranda nach Madrid (etwa 400 km) zu bauen. Der Unternehmer verpflichtet sich, die Vorarbeiten für die Strecke Burgos-Aranda auf eigene Rechnung anzufertigen und sie dem Provinzialausschuss zu übergeben, damit dieser die Konzession nachsuchen kann. Der Provinzialausschuss hat den Antrag angenommen und für die in der Provinz Burgos gelegene, 228 km lange Strecke eine kilometrische Beihilfe von 12 500 Frcs. unter der Bedingung bewilligt, dass der Bau in 5 Jahren vollendet wird.

Aus Nordamerika.

Die Zwangsverwaltung Nordamerikanischer Eisenbahnen.

Der Eisenbahnkrach des verflossenen Jahres hat an Umfang alle anderen, welche in den letzten 20 oder mehr Jahren stattgefunden haben, bei weitem übertroffen. Die gesammten Schuldverbindlichkeiten aller Bahnen, welche in den auf die Panik von 1873 folgenden 3 Jahren unter Zwangsverwaltung gestellt wurden, war geringer, als die Verschuldung der 75 Bahnen, die jetzt unter Verwaltung gestellt worden sind, deren Betriebslänge rund 41 000 km oder ein Siebentel aller Nordamerikanischen Bahnen betrug. Ihr Kapital beläuft sich auf 2 697 650 000 ℳ — 1 D. zu 4 ℳ gerechnet —, d. h. auf ein Siebentel des Kapitals aller Bahnen des Landes. Die gesammte Verschuldung wird zu 4 848 868 000 ℳ angegeben, doch dürften die Zahlen nicht durchweg genau sein. In Dun's Review ist folgende Zusammenstellung gegeben. Die Bahnen sind darin mit abgekürzter Bezeichnung versehen.

Bahn	Länge in Kilometer (rund)	Schulden ℳ	Kapital ℳ
Altoona-Clear und N. . . .	21	230 460	171 000
Annapolis und Balto. . . .	45	4 000 000	2 000 000
Atchinson, Topeca und S. F.	1 504	1 180 346 000	408 000 000
Baltimore und Lehigh . . .	135	8 809 600	13 500 000
Birm., Sheff. und Tenn. . .	19	13 452 836	13 100 000
Boston und Albany (Ga.) . .	35	880 000	880 000
Carolina C. G. und Chi. . .	39	3 700 000	2 000 000
Chi., Peo. und St. Louis . .	670	13 677 016	14 000 000
Chi. und Südost	160	6 500 000	8 000 000
Chi. und Nordpazifische . .	42	102 968 000	120 000 000
Chin. N. O. und Tex. Pac. .	540	65 146 744	12 000 000
Chat., Rome und Col. . . .	222	8 840 000	11 200 000
Denver City	64	17 524 000	11 080 000
D. Bay City und Alpena . .	360	10 573 516	6 680 000
Dover und Statesborough .	16	214 368	400 000
Clev. Canton und Southern .	338	22 676 912	53 004 000
Dutchess Co. Newyork . . .	21	1 400 000	1 200 000
Findlay Fort W. und W. . .	96	7 360 000	12 360 000
Fort W. und Denver City .	—	33 372 000	37 500 000
Georgia Pacific	910	94 732 064	34 220 000
Hutchinson und Southern .	132	4 100 000	20 280 000
Jackson Louisville u. St. L.	206	6 720 000	6 000 000
Kansas und Ind. Bridge . .	16	9 200 000	6 800 000
Lake Erie Alliance und S. .	58	8 140 000	12 000 000
Lancaster und Hamden . .	22	1 120 000	1 120 000
Little Rock und Memphis .	214	13 405 100	13 000 000
Louis und Southern	204	23 540 580	28 000 000
Louis, St. L. und Tex. . . .	267	21 176 000	12 284 400
Macon und Northern . . .	169	8 800 000	4 000 000
Mary Lee Coal und R. R. .	11	1 100 000	2 000 000
Middlesboro' Belt	27	2 208 000	4 000 000
Minnesota und Wis.	42	2 200 000	2 080 000
Newyork und Mass.	64	2 103 588	44 056 000
Newyork Newengland . . .	580	82 491 672	94 056 000
Newyork, Lake Erie und W.	1 780	392 658 164	343 874 400
Nor. Alb. und Atlan. . . .	29	2 189 516	2 000 000
Nord und Süd Ill.	80	2 400 000	11 200 000
Nord Gal. H. K. C.	56	1 200 000	1 200 000
Nordpazifische	5 395	663 676 604	340 560 524
Omaha und St. Louis . . .	233	13 296 324	18 134 000
Paduca Tenn. und Ala. . .	190	10 868 260	9 728 000
Pan Handle	—	900 000	—
Pitts Akron und Western .	256	9 800 000	16 920 000
Phila. und Reading	526	732 744 248	161 377 448
Phila. Reading und N E. .	292	44 400 000	26 400 000
Pt. J. Mon'lo und N. Y. . .	66	1 943 064	1 636 000
Pt. Royal und Augusta . .	180	9 026 832	2 800 000
Pt. Royal u. West Carolina.	366	12 227 252	5 672 000
Pres. und Arizona Central .	118	6 200 000	4 800 000
Raleigh und Sp'gs. R. R. Co.	18	555 072	—
Rio Grande Southern . . .	290	22 817 744	17 240 000
Santa Fé Southern	63	1 560 000	1 560 000
Savannah und Western . .	1 000	32 540 000	15 040 000
St. L. C. Gir. und Ft. S. . .	166	6 191 636	4 600 000
St. L. Chi. und St. Paul . .	163	5 000 012	8 000 000
Seattle L. Sh. und East . .	396	22 700 000	16 600 000
Sedallia Warsaw und S. . .	69	1 352 000	2 064 000
Sioux City und North . . .	155	8 059 068	5 760 000
Si. City O'Neil und W. . .	209	9 645 680	14 400 000

Bahn	Länge in Kilometer (rund)	Schulden	Kapital
		M.	M.
Sioux City Terminal . . .	26	2 000 000	2 000 000
Stuttgart und Ark. R. R. .	55	1 100 000	2 000 000
Tennessee Midland	219	10 844 000	12 584 000
Tex. und S. V. und N. W. .	61	2 283 544	1 900 000
Tol. und O. Cen. (Erweiterung)	96	9 241 524	8 400 000
Tol. Ann. und N. M.	495	29 547 408	26 000 000
Tol. St. L. und Kan. C. . .	726	39 392 648	68 220 000
Union Pacific	2 936	579 277 672	243 474 000
Un. Pac. Den. und Gulf . .	—	89 744 000	135 348 000
Utah Central	52	240 000	240 000
Washington Southern . . .	52	4 133 508	4 000 000
Westn. N. Y. und Penn. . .	1 040	145 466 972	78 921 776
Wheel'g Bridge und Ter. . .	10	14 297 916	6 000 000
Winona und S. W.	188	8 472 000	9 160 000
Wisconsin Central	1 475	106 537 020	60 000 000
Wis. Minn. und Pacific . .	350	13 048 400	21 524 000
rund	41 000	4 848 868 000	2 697 650 000

Die Gerichte gehen jetzt in den Eisenbahn-Zwangsverwaltungssachen eingehender zu Werke als früher, sowohl bei der Prüfung der Gründe für Einsetzung der Verwalter, als auch hinsichtlich des bei der Verwaltung zu befolgenden Geschäftsganges. Dieser Umschwung liegt in der Entwickelung des Eisenbahnwesens selbst begründet. In der früheren Zeit, als die Bahnen klein, die Beziehungen zwischen den Bahnen und die Finanzverhältnisse sehr einfach waren, konnte der Eingriff der Gerichte ohne grosse Nachtheile weit hinausgeschoben werden. Jetzt dagegen ist sofortiges Einschreiten wegen der vielseitigen Interessen erforderlich; das öffentliche Wohl fordert auch, dass die Linien in Betrieb gehalten werden, und den Bahnen selbst kann dies nur zum Heil gereichen. Die bestehenden Verbindlichkeiten und Verträge bleiben hiervon völlig unberührt, aber ihre Abwickelung nimmt geraume Zeit in Anspruch, während andererseits den Gläubigern die Möglichkeit genommen ist, durch vorzeitiges Drängen die Angelegenheit zu verwirren.

Pläne für neue Schnellverkehrslinien in Newyork.

Der Schnellverkehrsausschuss, über dessen Wirken in dieser Zeitung mehrfach berichtet ist, hat sich jetzt entschlossen, Angebote für zwei Linien einzufordern, von denen die eine an der Westseite von Newyork geführt werden soll und von der Battery ausgehend der Weststrasse, der westlichen 11. Strasse, 7. Avenue, dem Broadway, dem Boulevard, der 11. Avenue und dem Kingsbridge Road bis zur Stadtgrenze folgen soll. Ebenso ist eine Ostseitenlinie in Aussicht genommen, welche aus zwei Aesten besteht, von denen der eine von der Battery ausgeht und der Süd-, Centre-, Marionstrasse, ferner dem Lafayetteplatz und der 4. Avenue folgt, während der andere von der City Hall aus entlang der Centre-, Canal- und Woosterstrasse, dem Universitätsplatz bis zur 14. Strasse angelegt werden soll. Eine Verbindungslinie soll von der 4. zur 7. Avenue entlang der 14. Strasse angelegt werden.

Als Bedingung ist gestellt, dass die Linien durch Elektrizität oder mit einem sonstigen rauchfreien Mittel betrieben werden und von den bestehenden Hochbahnen unabhängig sein sollen. Ob diesmal nach den vielen vergeblichen Bemühungen des Schnellverkehrsauschusses etwas Greifbares aus den Ausschreiben herauskommen wird, bleibt abzuwarten.

Urtheile.

Enteignung. Nach Sächsischem Recht ist zum Zwecke der Herabsetzung der von der Verwaltungsbehörde ermittelten Expropriationsentschädigung der Klageweg unstatthaft. Aus den Entscheidungsgründen: „In dem Gesetze vom 3. Juli 1835, betreffend die Erbauung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, welches zufolge der Verordnung vom 5. September 1889 auch für den jetzt in Streit befangenen Enteignungsfall maassgebend ist, wird zunächst durch die Vorschrift in § 1, wonach niemand seinen Grund und Boden zu Eisenbahnzwecken anders als gegen vollständige Entschädigung abzutreten gehalten sein soll, anerkannt, dass der in § 31 Abs. 1 der Verfassungsurkunde zum Ausdrucke gelangte Grundsatz auch auf diejenigen Zwangsenteignungen Anwendung zu finden habe, die zum Zwecke der Erbauung von Eisenbahnen nothwendig sind und stattfinden. In §§ 5 und 6 wird sodann die Zuständigkeit der Verwaltungs- und Justizbehörden bezüglich der mit den Enteignungen zusammenhängenden Geschäfte und Fragen geregelt.“ — „Hieraus ergibt sich nun zwar, dass **demjenigen**, welcher Grund und Boden zu Eisenbahnzwecken **abgetreten hat**, die Befugniss zur Beschreitung des Rechtswegs nicht hat genommen werden sollen. Andererseits hat aber der Gesetzgeber eben dadurch, dass dieser Weg in § 6 ausschliesslich dem Eigenthümer des von der Enteignung betroffenen Grundstücks vorbehalten worden ist, hinreichend zum Ausdrucke gebracht, dass der Eisenbahnunternehmer nicht befugt sein soll, vor der Justizbehörde eine Klage zu dem Zwecke anzustellen, um eine Herabminderung der von der Verwaltungsbehörde ermittelten Entschädigung zu erlangen.“ — „Nach alledem ist, und zwar in Uebereinstimmung sowohl mit der bisherigen Rechtsprechung, als auch mit der unter den betreffenden Schriftstellern herrschenden Anschauung, davon auszugehen, dass nach dem Sächsischen Rechte — im Gegensatze freilich zu § 30 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 — dem Eisenbahnunternehmer nicht das Recht zukommt, zum Zwecke der Herabsetzung der von der Verwaltungsbehörde für den abzutretenden Grund und Boden festgesetzten Entschädigung die Hilfe der Justizbehörde anzurufen, sondern derselbe, will er bei der hierüber von der Amtshauptmannschaft getroffenen Entscheidung Beruhigung nicht fassen, lediglich auf Ergreifung der für das Verfahren in Verwaltungssachen geordneten Rechtsmittel beschränkt ist.“ (Urtheil des Oberlandesgerichts zu Dresden vom 29. Nov. 1892; Zeitschr. für Praxis u. Gesetzgebung der Verwaltung zunächst für das Königreich Sachsen, Bd. 15, S. 90 flg.)

Sonntagsruhe für Bahnhofsbuchhändler. Ein solcher hatte sein Geschäft auf dem Bahnhofe auch ausserhalb der für den Handel an Sonntagen allgemein frei gegebenen 5 Stunden betrieben, wurde dieserhalb angeklagt aber freigesprochen, weil er in dem guten Glauben sich befunden habe, sein Geschäft falle unter die nach § 105 i der Gewerbeordnung von der Sonntagsruhe ausgenommenen „Verkehrsgewerbe“. Das Urtheil wurde in der Revisionsinstanz bestätigt. Aus den Gründen: „Entschuldbar ist im Gebiete des Strafrechts gemäss § 59 St.-G.-B. jeder Irrthum über ein Rechtsverhältniss, welches einen nothwendigen Theil des gesetzlichen Thatbestandes einer mit Strafe bedrohten Handlung bildet und bei Bestrafung fahrlässig begangener Handlungen nur insoweit, als der Irrthum selbst nicht durch Fahrlässigkeit verschuldet war. Wenn daher der Angeklagte angenommen hat, dass das von ihm auf dem Bahnhof betriebene Buchhändlergewerbe unter den konkreten Umständen als Verkehrsgewerbe zu erachten sei, so stellt sich dieser Irrthum — falls es überhaupt ein solcher ist, was dahingestellt bleiben kann — als Unkenntniss eines zum gesetzlichen Thatbestande gehörenden Thatumstandes dar, und war die Anwendung des § 59 St.-G.-B. gerechtfertigt. Da aber das bezügliche Strafgesetz (§ 146 a der Gewerbeordnung) auch fahrlässig begangene Handlungen bedroht, so war die Unkenntniss nur dann entschuldbar, wenn sie selbst nicht auf Fahrlässigkeit beruhte. Es ist nun festgestellt, dass der Angeklagte sich an zuständiger amtlicher Stelle über die Zugehörigkeit seines Gewerbes zum Verkehrsgewerbe, soweit er es auf Bahnhöfen betrieb, erkundigt und den Bescheid erhalten habe, dass der Ausübung des Gewerbes Sonntags auf den Bahnhöfen amtlicherseits kein Hinderniss bereitet werden solle. Wenn er unter diesen Umständen verneint hat, dass die Unkenntniss durch Fahrlässigkeit verschuldet sei, so kann dies für rechtsirrthümlich nicht erachtet werden.“ (Urtheil des Kammergerichts vom 2. November 1893. Goltdammer's Archiv für Strafrecht, Jahrg. 41, S. 311—312.) B.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Regierungs- und Baurath Brewitt in Düsseldorf ist die Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamts (Düsseldorf-Elberfeld) in Düsseldorf verliehen worden.

Versetzt sind: Der Regierungs- und Baurath Ruland, bisher in Düsseldorf, nach Lissa behufs Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors des Betriebsamts daselbst und der Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Démanget, bisher in Essen, als Mitglied an das Betriebsamt (Deutz-Emmerich) in Düsseldorf.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Dem Finanzrath Kaltenmark bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der Titel und Rang eines Oberfinanzraths, dem Finanzrath Zluhan, Kanzleidirektor in der Verkehrsanstalten-Abtheilung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten der Titel und Rang eines Ministerialraths, den Abtheilungsingenieuren Bürklen und Fischer derjenige eines Bauinspektors, dem Vorstand des Tarifbüreaus Sekretär Müller der Titel eines Inspektors, dem Bahnhofverwalter Würz in Geislingen der Titel eines Bahnhofinspektors verliehen. Betriebsinspektions-Assistent Eisenbach in Heilbronn wurde zum Bahnhofverwalter I. Klasse in Tuttlingen befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch - Oesterreichischer Grenzverkehr. Am 1. März 1894 treten für den Güterverkehr zwischen Bodenbach, Ebersbach, Eger, Franzensbad, Hof, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Voitersreuth, Warnsdorf und Weipert unter einander abgeänderte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen in Erfahrung gebracht werden können.

Dresden, den 28. Februar 1894. (530)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 15. März d. J. wird die Station Neugattersleben des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den direkten Vieh- etc. Verkehr mit den Stationen Altenburg, Bodenbach, Chemnitz, Dresden (Alt- u. Neustadt), Eger, Hof, Leipzig I und II (Bayerischer und Dresdener Bahnhof, sowie Vieh- und Schlachthof), Plauen i/V. (ober. u. unt. Bahnhof), Tetschen und Zwickau der Sächsischen Staatsbahnen einbezogen.

Ueber die Höhe der anzuwendenden Frachtsätze ertheilen diese Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 28. Februar 1894. (531)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Am 15. März l. J. tritt zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält unter anderem direkte Eilgutfrachtsätze, ermässigte Frachtsätze für Eisen und Cement, Einbeziehung von Stationen sowie Berichtigungen.

Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 1. März 1894. (532)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Am 1. März 1894 gelangt Nachtrag II zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Trajektanstalten, öffentlichen Anschlussgeleisen, nach und von den Haltestellen und dergleichen, des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife, sowie eine mit Tariferhöhungen verbundene, vom 1. Juni 1894 ab gültige Aenderung des Abschnitts II. F. a. Allgemeine Kilometer-Tariftabellen und Berichtigungen. Durch letztere wird u. a. eine geringfügige Tariferhöhung herbeigeführt, welche indess erst am 1. Juni 1894 in Kraft tritt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,20 *M.* für das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 28. Februar 1894. (533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbands-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird die Station Sauerlach in Heft 1 Theil IV des Oesterr. - Ungar. - Bayer. Verbandsgütertarifes vom 1. Januar 1894 aufgenommen.

München, den 27. Februar 1894. (534)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Tarife für den inneren Verkehr der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, „Ausnahmetarif für die Beförderung von bestimmten Düngemitteln“ vom 1. März 1894. Im inneren Verkehr der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen sind mit Wirksamkeit vom 1. März 1894 für die nachstehend aufgeführten Düngemittel ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten, und zwar:

a) Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Thomasschlacken und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Gaskalk, Wollstaub, ferner Mergel zum Düngen;
b) Rohe Kalisalze (als Kainit, Karnallit, Kieserit, Krugit, Schönit, Sylvinit), ferner kalzinirtes Düngesalz aus Klärschlamm oder Zwischenprodukten der Kalisalzverarbeitung bis zu einem Höchstgehalt von 20 % reinem Kali, endlich konzentrirter Kalidünger (aus Karnallit gewonnen) mit einem Höchstgehalt von 40 % reinem Kali;
c) Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen, und Kalkschlamm,

sämmtlich zu Düngezwecken.

Die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze für die unter a) und b) aufgeführten Düngemittel erfolgt sofort im Kartirungswege, für die unter c) angegebenen Düngemittel ist die Anwendung der Ausnahmefrachtsätze an den Nachweis der thatsächlichen Verwendung zum Düngen geknüpft und erfolgt die Gewährung der Frachtermässigung im Rückvergütungswege. Zunächst gelangen für letztere Düngemittel die regelrechten Frachtsätze zur Anwendung. Ueber die Höhe der Ausnahmefrachtsätze sowie über die Anwendungsbedingungen ertheilen auf Verlangen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

München, den 2. März 1894. (535)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Der Artikel „Wollstaub“ ist in die in unserem Lokalverkehr sowie den direkten und Verbandsverkehren bestehenden Ausnahmetarife für Düngemittel aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Mainz, den 1. März 1894. (536)
In Vollmacht des Verwaltungsraths:
Die Spezialdirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) -Oberhessen. Am 10. März d. J. tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen der Vorbestimmungen Entfernungen für einige neu aufgenommene Stationen und neue Ausnahmetarife für Düngekalk und rohe Kalisalze enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 1. März 1894. (537)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer Grenzverkehr. Für den Güterverkehr zwischen den Sächsischen Stationen Bodenbach, Ebersbach, Eger, Franzensbad, Hof, Klingenthal, Moldau, Reichenberg, Reitzenhain, Tetschen, Voitersreuth, Warnsdorf und Weipert unter einander **treten am 15. April d. J. auch verschiedene neue und erhöhte** Frachtsätze in Kraft, über die unser Verkehrsbüreau schon jetzt Auskunft ertheilt.

Dresden, den 1. März 1894. (538)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona Berlin. Mit dem 1. März 1894 gelangt zum Staatsbahntarif Altona-Berlin ein Nachtrag 5 zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 17 a und b für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von den Eisen-Versandstationen des Direktionsbezirks Berlin nach den Hafenplätzen und Küstengebiets-Stationen des Direktionsbezirks Altona.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei dem Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu haben.

Berlin, den 1. März 1894. (539MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 15. März 1894 tritt für den Versand von Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl (Kartoffelmehl), Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup, zur Ausfuhr über See in Wagenladungen von Soldin nach Stettin ein ermässigter Frachtsatz von 0,46 *M.* für 100 kg in Kraft.

Soldin, den 2. März 1894. (540)
Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband; Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr, Theil III, Heft 2 und 3 des Gütertarifs. **Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Verkehr,** Ausnahmetarif Nr. 1 im Theil II, Heft 1, 2 und 3 des Gütertarifs. **Galizisch-Süddeutscher Eisenbahnverband,** Theil III, Heft 1 und 2 des Gütertarifs. Für die Beförderung von Malz in Ladungen zu 10 000 kg bestehen ab einzelnen Schlesischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau, wie z. B. Habelschwerdt, Leobschütz, Neisse, Ratibor etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt a. M. und Köln lrh., wie Frankfurt a. M., Kreuznach Stadt, Neunkirchen (Saar), Saarbrücken, Saargemünd etc. ermässigte Ausnahmefrachtsätze. Soweit hierdurch die direkten Frachtsätze für Malz der obengenannten Tarife unterboten sind, werden bis auf weiteres für die direkt im Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischen, im Nordösterreichisch - Mittelrheinischen und im Galizisch-Süddeutschen Verkehre zur Abfertigung gelangenden Malzsendungen, ferner für eingelagerte Malzsendungen, für welche die Herstellung der direkten Frachtsätze im Wege der Reexpedition erfolgt, die nachweisbar niedrigsten Umkartirungsfrachten, gekürzt um 3 *₰* für 100 kg, im Wege der Rückvergütung gewährt.

Die einschlägigen Frachtreklamationen sind unter Vorlage der Original-Frachtbriefe innerhalb 6 Monaten vom Tage der Aufgabe an die Generaldirektion der **K. Bayer. Staatseisenbahnen zu richten,**

durch deren Vermittlung die Frachtrückvergütung sofort erfolgt.
München, den 28. Februar 1894. (541)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Vom 10. d. Mts. ab wird Schreibkreide nach den im Verkehre zwischen Deutschen Nord- und Ostseehäfen und Stationen der Bayerischen und Sächsischen Staatsbahn und des Direktionsbezirks Erfurt einschliesslich anschliessender Privatbahnen für Spielwaaren, Schreibutensilien etc. bestehenden Ausnahmefrachtsätzen befördert.
Hannover, den 2. März 1894. (542)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Am 5. d. Mts. wird die Station Assen der Niederländischen Staatsbahn (nördliches Netz) in den Ausnahmetarif B für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Januar 1889 aufgenommen.
Ueber die zur Einführung kommenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Köln, den 3. März 1894. (543)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Die im Theil I Abtheilung B für die Belgisch - Deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Januar 1893 auf Seite 236 im Nebengebührentarife der Belgischen Bahnen unter Nr. 5 für Frachtgut angegebene Einschreibegebühr von 0,10 Franken wird vom 15. April cr. ab auf 0,20 Franken erhöht.
Köln, den 3. März 1894. (544)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die mit Gültigkeit vom 15. Januar cr. im Lokal- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen sowie der Grossherzoglich Oldenburgischen Bahn bestehenden Ausnahmetarife für Kalirohsalze und Kalk etc. zum Düngen haben unter gleichen Bedingungen fortan auch Gültigkeit im Verkehr mit Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern-Siegener, der Georgs-Marienhütter, der Crefelder und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn sowie mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahn und mit Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn. Nähere Auskunft über Höhe bezw. Anwendung der bezüglichen Ausnahmefrachtsätze ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau.
Breslau, den 3. März 1894. (545)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. werden die Tarifentfernungen zwischen den Stationen der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm - Luxemburg-Eisenbahn einerseits und der Station Berlin Central-Markthalle andererseits um 7 km erhöht.
Frankfurt a M., den 4. März 1894. (546)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Russischer Getreideverkehr (Nowosielitza trs. - Odessa). Aufhebung des Tarifes. Der Spezial-Exporttarif für den Transport von Getreide etc. von Nowosielitza trs. aus Russland nach Odessa via Jassy - Ungheni, gültig vom 5. September n. St./24. August a. St. 1887, nebst Nachtrag I hierzu, gültig vom 1. April n. St./20. März a. St. 1889, tritt mit 1. Mai 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.
Wien, am 1. März 1894. (547)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nachträge II und III zum Tarife Theil I für den Gütertransport im Bereiche Oesterr. und Ungarischer Bahnen und der Bahnen in Bosnien und der Herzegowina. Zu dem in der Ueberschrift genannten Tarife Theil I vom 1/1. 1893 treten am 1/4. l. J. die Nachträge II und III in Kraft.
Dieselben enthalten Aenderung bezw. Ergänzung des Verzeichnisses jener Bahnen, für welche der Tarif Theil I gültig ist, Ergänzung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, Aenderung bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen, Aenderung bezw. Ergänzung der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, Aenderung des Nebengebührentarifes, Aenderung bezw. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarife benannten Frachtgüter und der Güterklassifikation, Ergänzung des Verzeichnisses der nach II — A — A tarifirenden Eisen- und Stahlwaaren und Berichtigungen.
Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.
Wien, den 3. März 1894. (548)
Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. - Ungar. - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Ausnahmetarifes für die Beförderung von Bier in Fässern, sowie von leer zurückgehenden Bierfässern.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Bier in Fässern, sowie von in Spezialwagen leer zurückgehenden Bierfässern zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der K. K. priv. Böhm. Westbahn einerseits und Paris (Douane und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, andererseits nebst Anhang, enthaltend Kursdifferenzen, in Wirksamkeit.
Hierdurch werden aufgehoben:
I. der Ausnahmetarif Nr. 20 für die Beförderung von Bier in Fässern auf Seite 269 – 274 des Tarifes Theil II a, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890, und zwar:
 a) bezüglich der in den gegenwärtigen Ausnahmetarif einbezogenen Relationen mit 1. April 1894,
 b) im übrigen mit 1. Juli 1894;
II. die im Nachtrage 8 A zu Theil III des Oesterreichisch- Ungarisch - Süddeutsch - Französischen Verbandtarifes, gültig vom 1. August 1887, auf Seite 74, für Pilsen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 17 für 1. Bier in Fässern und 2. leere Bierfässer mit 1. April 1894.
Exemplare des neuen Ausnahmetarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen um den Preis von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück erhältlich.
Wien, am 28. Februar 1894. (549)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Mahlprodukte und Mehl treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Budapest (Ungar. Staatsb.)	1,76 ℳ
„ Györ	1,53 „
„ Nagy-Kikinda	2,79 „
„ Pozsony	1,34 „
„ Szeged	2,60 „
„ Temesvar-Gyarv.	2,88 „
„ „ Jozsefv.	2,88 „

Für Schönpriesen ermässigen sich obige Frachtsätze um 5 ₰.
Für Dresden - Elbkai erhöhen sich vorstehende Frachtsätze
für Kleie . . . . um 29 ₰
„ Mehl und Mahlprodukte „ 36 „
Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 3. März 1894. (550)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Verdingungen.

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Anfertigung und Lieferung von
20 Stück dreiachsigen Personenwagen II. III. Klasse nach dem Durchgangssystem,
15 Stück zweiachsigen Gepäckwagen mit Hochabtheil und
60—70 Stück zweiachsigen bedeckten Güterwagen mit 15 t Ladegewicht
soll vergeben werden.
Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und zugehörigen Zeichnungen werden von dem maschinentechnischen Büreau auf Ansuchen gegen eine in baar (nicht in Marken) einzusendende Entschädigung von 12 ℳ beim Bezug der gesammten Unterlagen für die 3 Wagensorten und von je 5 ℳ beim Bezug der Unterlagen nur für die Personenwagen oder die Gepäckwagen beziehungsweise von 2 ℳ beim Bezug der Unterlagen nur für die Güterwagen abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau auf.
Angebote auf Uebernahme dieser Lieferung oder eines Theiles derselben wollen bis
Samstag, den 17. März d. J., Mittags 12 Uhr,
verschlossen mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung von Wagen“
bei dem Centralbüreau der Generaldirektion eingereicht werden.
Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bieter anwohnen können, findet am gleichen Tage Nachmittags 4 Uhr statt.
Stuttgart, den 26. Februar 1894. (551)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.
Balz.

Main - Neckarbahn. Vergebung von Kupferplatten zu Feuerbüchsen. Der Bedarf von Kupferplatten zu Feuerbüchsen für drei Lokomotiven soll durch öffentliche Ausschreibung beschafft werden. Die Liefe-

rungsbedingungen können bei dem Hauptmagazins-Verwalter hier eingesehen und auch auf frankirte Anfrage gegen Einsendung von 40 ₰ von demselben bezogen werden.

Die Angebote auf diese Lieferung, enthaltend den Grundpreis für 100 kg und die, für die verschiedenen Aufbüge, Absetzungen, aussergewöhnliche Dimensionen etc. erforderlichen Ueberpreise franko Main-Neckarbahnhof Darmstadt sind bis zum Dienstag, den 13. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kupferplatten zu Feuerbüchsen" an den Hauptmagazins-Verwalter der Main-Neckarbahn in Darmstadt franko einzureichen.

Die Eröffnung der eingelaufenen Angebote findet zu vorgenannter Zeit in Gegenwart etwa erscheinender Anbieter statt.

Darmstadt, den 3. März 1894. (552)
Der Ober-Betriebsinspektor.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von
35 Stück gedeckten Güterwagen,
60 „ offenen Güterwagen,
8 „ Kieswagen.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 27. März l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 28. Februar 1894. (553)
Generaldirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 20. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 10. März 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Die Privatbauthätigkeit im Eisenbahnwesen.

In der politischen Tagespresse ist in letzter Zeit mehrfach der Ansicht Ausdruck verliehen worden, dass die auf das Preussische Kleinbahngesetz gestellten Erwartungen sich bisher nicht erfüllt haben und sich voraussichtlich auch nicht erfüllen werden. Zur Begründung dieser Ansicht wird darauf hingewiesen, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten bei Berathung des Kleinbahngesetzes im Landtage die Mittheilung gemacht habe, der Staatsregierung lägen bereits Anträge auf den Bau von Nebenbahnen im Umfange von 17 000 km vor, und aus dieser Thatsache wird mit Recht gefolgert, dass das Bedürfniss nach Nebenbahnen ein sehr grosses sein müsse. Es wird dann weiter gefolgert, man hätte erwarten dürfen, dass nach dem Erlass des Gesetzes und, nachdem eine Anzahl von Aktiengesellschaften und Bauunternehmern zur Ausführung von Kleinbahnen hervorgetreten seien, der Unternehmungsgeist sich in ausserordentlicher Weise der Sache annehmen werde. Diese Voraussetzung sei jedoch nicht eingetroffen, wie sich daraus ergebe, dass die Zahl der ertheilten Konzessionen zum Bau und der Genehmigungen zur Anfertigung von Vorarbeiten nur gering sei.

Endlich wird noch ausgeführt, dass das Gesetz seinen Zweck nicht erfüllen werde, weil den geringen Verbesserungen, welche es enthalte, erhebliche Nachtheile gegenüberständen. Die Verbesserungen beständen im wesentlichen nur darin, dass die der Genehmigung vorausgehende polizeiliche Prüfung nach § 4 des Gesetzes auf die nachstehenden 4 Punkte beschränkt werde:

1. die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes,
3. die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äusseren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
4. die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs,

und ferner in der nach § 7 gebotenen Möglichkeit, einen Weg auch gegen den Widerspruch des Unterhaltungspflichtigen benutzen zu können.

Dagegen sei das ganze Verfahren bei der Konzessionirung und Beaufsichtigung — wenigstens soweit Maschinenbetrieb in Frage komme — sehr schwierig und zeitraubend. Unter Umständen seien nicht weniger als 6 Behörden dabei betheiligt, nämlich die allgemeine Landesverwaltung bezw. der Regierungspräsident, die Eisenbahnverwaltung, die Strassenbauverwaltung, die Post- und Telegraphenverwaltung und eventuell die Militärverwaltung. Ausserdem werde sich insbesondere die Nichtgewährung des Enteignungsrechtes als ein grosses Hinderniss für das Zustandekommen der Kleinbahnen herausstellen.

Schliesslich wird die Staatsregierung angerufen, sie möge erneut in Erwägung ziehen, in welcher Weise das Kleinbahnwesen am zweckmässigsten unterstützt werden könne, da der Staat als fast alleiniger Besitzer aller Eisenbahnen den grössten Vortheil aus dem denselben zugeführten Verkehr geniesse.

Der Zweck solcher Auslassungen, deren Kernpunkt in dem Schlusssatze zu suchen ist, lässt sich unschwer erkennen. Wenn auf dieselben mit Recht entgegnet werden könnte, dass das Kleinbahngesetz erst zu kurze Zeit in Geltung stehe, als dass von demselben bereits grosse Erfolge zu erwarten bezw. seine voraussichtlichen Wirkungen mit einiger Sicherheit vorauszusehen seien, so dürfte doch eine solche Art der Widerlegung, welche einfach und bequem wäre, nicht genügen. Nachdem einmal die Presse die Kritik aufgenommen und das Verlangen nach Abänderung bezw. Ergänzung des Kleinbahngesetzes gestellt hat, wird man dem Dinge etwas ernsthafter ins Gesicht schauen müssen, um zu prüfen, ob denn wirklich die Gefahr der Versumpfung bereits nahe gerückt ist, denn nichts erscheint geeigneter, auf die Unternehmungslust lähmend und auf die Entwickelung der Kleinbahnen hemmend einzuwirken, als schwarzfärberische Verlautbarungen der Tagespresse, denen nur zu leicht Gehör geschenkt wird.

Für die Prüfung und Beantwortung der Frage, ob thatsächlich Grund zu Befürchtungen vorhanden sei, genügt es aber nicht, lediglich die Ergebnisse des letzten Jahres in Betracht zu ziehen, wie es in der Presse geschieht, sondern die Fragestellung wird lauten müssen, wie war es früher und wie ist es jetzt? Erst aus solchem Vergleiche wird man ein Urtheil gewinnen können darüber, ob wohl ein Erfolg von den gesetzgeberischen Maassnahmen des Vorjahres zu erwarten steht oder nicht.

Es sei zunächst daran erinnert, dass wir schon früher, und zwar gegen Ende des 8. Jahrzehnts, eine Zeit erlebt haben, in welcher der Eisenbahnbau in Preussen gleichfalls stark ins Stocken gerathen war. Auch damals erkannte man allseitig die Herstellung der Eisenbahnen als nothwendig an, aber die finanzielle Beklemmung, welche infolge des grossen „Krachs“ auf dem Lande lastete, lähmte den Unternehmungsgeist derartig, dass neue Eisenbahnunternehmungen nur sehr spärlich ins Leben traten. Die Sache kam erst mehr in Fluss, als sich der Staat derselben annahm, der bekanntlich in dem Zeitraume der letzten 15 Jahre fast der alleinige Erbauer von Eisenbahnen war, während das Privatkapital nur in geringem Umfange im Bahnbau Beschäftigung suchte.

Die Anzahl der vom 1. Januar 1880 bis zum 1. Oktober 1892 an Private ertheilten Eisenbahnkonzessionen ist daher nur gering. Werden die 21 Bahnlinien, welche in diesem Zeitraum den ehemaligen Privateisenbahn-Gesellschaften konzessionirt und nach der Verstaatlichung vom Staate ausgebaut worden sind, ausser Betracht gelassen, so bleiben nur 30 Genehmigungen zum Bau von 33 Eisenbahnlinien in der Gesammtlänge von 780 km übrig. Von diesen Bahnen, welche gegen die vom Staate gebauten bezw. endgültig zur Ausführung gelangten 238 Bahnlinien in einer Gesammtlänge von rund 7 730 km nicht sonderlich ins Gewicht fallen, verdankt die Mehrzahl ihre Entstehung dem thätigen Eingreifen von Bauunternehmern, ohne deren materielle Betheiligung die Bahnen schwerlich zustande gekommen wären. Die Staatsregierung schien den mit Hilfe von Bauunternehmern ins Leben tretenden Eisenbahnunternehmungen wenig geneigt, wie aus dem bekannten Ministerialerlasse vom 20. Dezember 1891 an den Oberpräsidenten der Rheinprovinz hervorging. In demselben hiess es betreffs der in der Umgebung von Köln geplanten Kleinbahnen:

„Soweit die Anträge auf Konzessionsertheilung und Genehmigung der Vorarbeiten für die geplanten schmalspurigen Schienenverbindungen von Bauunternehmern gestellt sind, kann denselben nicht entsprochen werden, weil die betreffenden Firmen als Vertreter derjenigen öffentlichen Interessen nicht anzusehen sind, denen die Bahnen zunächst dienen sollen . . . . .“

Die Staatsregierung erfreute sich in der Vertretung dieses Standpunktes vielseitiger Zustimmung, denn das Publikum, immer noch eingeschüchtert durch die Gründungsära der 70er Jahre, war misstrauisch und nur zu leicht geneigt, jedes Eisenbahnunternehmen, welches mit Unterstützung eines Bauunternehmers oder des privaten Grosskapitals ins Leben treten sollte, als das Produkt einer unsoliden Gründung anzusehen. Man hatte sich an die Fürsorge des Staates schon allzu sehr gewöhnt und würde sich jedenfalls vollends gewöhnt und zufriedengestellt haben, wenn es dem Staate möglich gewesen wäre, das Bedürfniss nach neuen Bahnen noch vollständiger zu befriedigen als es geschah. Unter solchen Umständen war es nicht zu verwundern, wenn die Unternehmer, das Unfruchtbare ihrer Bemühungen einsehend, sich mit der Zeit von diesem Gebiete ihrer Thätigkeit vollständig zurückzogen, und die Privatbauthätigkeit im Eisenbahnwesen fast ganz aufhörte.

Dies war der Zustand vor Erlass des Kleinbahngesetzes.

Ansichten sind jedoch wandelbar; dieser Satz sollte auch hier wieder zur Wahrheit werden. Mit dem Bekanntwerden des Gesetzentwurfs über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, dessen ausgesprochene Tendenz die Beförderung des Bahnbaues unter Betheiligung des Privatkapitals bedeutete, vollzog sich ein Stimmungswechsel, wie er krasser nicht wohl gedacht werden kann. An allen Ecken und Enden begann es sich zu regen, und es gewann in der That den Anschein, als ob es nur dieses Aktes der Gesetzgebung bedurft hätte, um die Millionen mobil zu machen und den befruchtenden Goldregen auf die im Keime schlummernden Kleinbahnprojekte herabträufeln zu lassen. Man konnte kaum eine Tageszeitung zur Hand nehmen, ohne in derselben den Plan irgend eines Kleinbahnunternehmens behandelt zu finden, und wer lediglich sein Urtheil nach Zeitungsnachrichten bildete, konnte wohl zu der Annahme verleitet werden, dass binnen kurzem an allen Ecken und Enden die Spaten in die Erde gestossen und die Kleinbahnen nur so hervorgezaubert werden würden. Gesellschaften für den Bau und Betrieb solcher Bahnen sollten bald hier, bald dort in der Bildung begriffen sein. Die Zeit für neue Eisenbahnunternehmungen schien endlich gekommen, weitgehende Hoffnungen wurden an dieselbe geknüpft. Freilich fehlten auch ängstliche Gemüther nicht, welche das Gespenst der Gründungen bereits leibhaftig zu erblicken glaubten, war doch schon im Landtage bei Berathung des Gesetzentwurfs vorausgesagt worden, dass die nächste Folge eines solchen Gesetzes eine schwindelhafte Gründerära sein werde.

Doch so schlimm ist die Sache nicht und gar so schnell, wie sich mancher die Herstellung von Eisenbahnen denkt, geht es doch nicht. Zum Bauen gehört bekanntlich Geld, und die schwierige Frage der Geldbeschaffung war es, welche sich von selbst einstellte und Mässigung gebot. Unter der Wirkung der Verhältnisse hat sich daher abermals ein Stimmungswechsel vollzogen. Wo noch vor reichlich Jahresfrist die Hoffnung auf einen kräftigen gewerblichen Aufschwung infolge gesteigerten Bedarfs für Eisenbahnneubauten zu einem gewissen Taumel fortriss, ist der Rausch verflogen und die Ernüchterung gefolgt, wo Furcht die Gemüther befangen hielt, ist eine merkliche Beruhigung eingetreten.

Hieraus nun aber den Schluss ziehen zu wollen, dass die Kleinbahnen sich überhaupt nicht entwickeln würden, erscheint uns verfehlt oder doch mindestens verfrüht. Wir sind eher geneigt, diesen Stimmungswechsel als den natürlichen Rückschlag anzusehen, welcher dem ersten Ansturm nothwendigerweise folgen musste. Auch die Thatsachen rechtfertigen unseres Erachtens allzu pessimistische Anschauungen nicht. Ueber das, was bis jetzt geschehen ist, geben uns verschiedene, auf amtlichen Unterlagen beruhende Mittheilungen Auskunft. Bereits im vergangenen Frühjahre wurde von dem Minister der öffentlichen Arbeiten dem Hause der Abgeordneten folgendes Material zugestellt:

1. ein Verzeichniss der in der Zeit vom 1. April 1891 bis dahin 1893 landesherrlich ertheilten Konzessionirungen zum Bau und Betriebe von Eisenbahnen;
2. ein Verzeichniss der in demselben Zeitraum vom Minister ertheilten Genehmigungen zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten;
3. eine Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis zum 30. April 1893 von den Regierungspräsidenten und den nach § 3 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 sonst zuständigen Behörden genehmigten Kleinbahnen, sowie der noch nicht erledigten Anträge auf Genehmigung von Kleinbahnen;
4. die von der Provinzialverwaltung gefassten Beschlüsse über die Stellungnahme derselben zur Frage der finanziellen Förderung des Baues von Kleinbahnen.

Aus denselben geht allerdings hervor, dass in der Zeit vom 1. April 1891 bis dahin 1893 nur 2 Konzessionen für Eisenbahnen, welche unter das Eisenbahngesetz von 1838 fallen, ertheilt worden sind, und zwar für kurze Nebenbahnen in der Provinz Pommern, dass ferner in demselben Zeitraume für 20 Bahnprojekte Genehmigungen zur Anfertigung von Vorarbeiten ertheilt worden sind, und zwar für Projekte in der Provinz Brandenburg 6, Schlesien 5, Hannover 2, Westfalen 3, Rheinprovinz 3 Genehmigungen, dass in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis zum 30. April 1893 im ganzen 9 Kleinbahnen von zusammen 145,62 km Länge genehmigt worden sind und zwar:

im Regierungsbezirk	Potsdam	3 Bahnen	von	52,50	km	Länge,
„	„ Stettin	3 „	„	83,85	„	„
„	„ Münster	2 „	„	6,0	„	„
„	„ Wiesbaden	1 Bahn	„	1,27	„	„

In der Vorbereitung befanden sich am 1. April 1893 51 Bahnprojekte, für welche die Genehmigungsanträge bereits anhängig gemacht waren und zwar in der Provinz Brandenburg 3, Pommern 3, Posen 4, Westpreussen 1, Schlesien 7, Sachsen 8, Hannover 4, Schleswig-Holstein 11, Westfalen 4, Hessen-Nassau 1, Rheinprovinz 5 Projekte.

Aus dieser Uebersicht geht hervor, dass bis zum 1. April 1893, nachdem das Kleinbahngesetz erst ein halbes Jahr in Geltung gestanden hatte, bereits manche Anregung gegeben war, um Klein- und Nebenbahnunternehmungen ins Leben zu rufen. Seitdem hat sich die Zahl der Projekte noch erheblich vermehrt, wie aus der in dem ersten Hefte der „Zeitschrift für Kleinbahnen“ gegebenen Uebersicht hervorgeht, nach welcher in dem Zeitraum vom 1. Oktober 1892 bis zum 30. September 1893 23 Genehmigungen für Kleinbahnen ertheilt und für 90 Linien die Genehmigung nachgesucht ist. Ausserdem ist in dem gleichen Zeitraum für 23 Strasseneisenbahnen die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten ertheilt.

Aus dem Umstande, dass diese Bahnen sich über die verschiedensten Gegenden des Landes vertheilen, darf doch gefolgert werden, dass die Bedeutung neuer Schienenwege allgemein anerkannt und wohl geschätzt wird. Wenn nun trotzdem die Ausführung derselben nicht gehörig in Fluss kommen kann, wie vielfach behauptet wird, so dürfte der Grund hierfür in erster Reihe in dem nun schon längere Zeit andauernden Drucke, welcher auf unseren wirthschaftlichen Verhältnissen lastet, zu suchen sein, zum nicht geringeren Theile aber auch darin, dass man sich über das Wesen der Kleinbahnen noch nicht genügend klar geworden ist. Es will uns scheinen, als ob der Sinn noch allzu sehr auf die Herstellung von Abkürzungs- und Verbindungslinien zwischen bestehenden Haupt- und Nebenbahnen gerichtet sei. An derartige Bahnen, welche von vornherein als Durchgangsbahnen angesehen werden oder sich doch früher oder später vielleicht zu solchen entwickeln könnten, müssen allerdings so hohe Anforderungen in bau- und betrieblicher Hinsicht gestellt werden, dass der Begriff der Kleinbahn dabei gänzlich verloren geht. Die dem Lande noch fehlenden Kleinbahnen sollen aber im allgemeinen nicht Durchgangs- oder Konkurrenzunternehmungen der bestehenden Bahnen, sondern Zufuhrwege zu diesen bilden, durch welche in erster Linie Handel und Wandel in den von ihnen berührten Gegenden gehoben und etwa vorhandene industrielle Unternehmungen konkurrenzfähig erhalten werden sollen. Die Kleinbahnen werden daher ihre Aufgaben, dem rein örtlichen Verkehr zu dienen, nur dann erfüllen können, wenn einem vermeintlichen Durchgangsverkehr durchaus keine Opfer gebracht zu werden brauchen. Dem Bedürfnisse eines rein örtlichen Verkehrs wird nun in sehr vielen Fällen durch einzelne Sackbahnen mit nur einem Anschluss an die bestehenden Bahnen am besten entsprochen werden können, welche sich sowohl im Bau als im Betriebe billiger stellen, als durchgehende Nebenbahnen.

Als oberster technischer Grundsatz solcher Bahnen muss festgehalten werden, dass sie ihrer begrenzten Aufgabe entsprechend mit thunlichst geringem Aufwande gebaut und in möglichst einfacher Weise betrieben werden, während im wirthschaftlichen und Verkehrsinteresse darauf zu rücksichtigen ist, dass die Bahnen an die bevölkertsten Ortschaften und einzelnen Betriebsstätten möglichst nahe herangerückt werden. Sollen aber diese beiden Bedingungen erfüllt werden, so wird sich der Gedanke von selbst aufdrängen, ob für diese Saugadern nicht von der bisher üblich gewesenen Bauart der Nebenbahnen abgegangen und zu einem Bahnsystem gegriffen werden sollte, welches sowohl im Bau als auch im Betriebe geringere Kosten verursacht, und ob nicht in vielen Fällen von der Normalspur abgesehen und die Schmalspur gewählt werden sollte.

Die schmale Spur hat freilich schon viele Anhänger gefunden, ob aber deren Fürsprache ihr überall gute Dienste geleistet hat, darf füglich bezweifelt werden. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, als ob in Kleinbahnangelegenheiten allzu sehr herumdillettirt würde, und als ob sich der Spruch, dass blinder Eifer schadet, auch hier bewahrheite.

Man hat für die Kleinbahnen vielfach dadurch Stimmung zu machen versucht, dass man die Baukosten derselben ausserordentlich niedrig angegeben hat; wurde doch in der Hauptversammlung der Deutschen Landwirthschafts-Gesellschaft am 18. Februar 1892 von dem Grafen Arnim-Schlagenthin mitgetheilt, dass die Verwaltungen von Kleinbahnen auf Fragebogen die Antwort gegeben hätten, das Kilometer koste herab bis zu 3000 ℳ! Da braucht man sich denn nicht zu wundern, dass die Interessenten ungläubig den Kopf schütteln, wenn ihnen von einem Bauunternehmer oder einer Gesellschaft, welche den Bau und die Finanzirung des Bahnunternehmens durchführen wollen, zugemuthet wird, dass sie einen Zuschuss zu den Baukosten leisten sollen, für welchen sich nach ihren Anschauungen die ganze Bahn herstellen liesse.

Graf Fred Frankenberg, welcher sich im vergangenen Winter um die Gründung einer Aktiengesellschaft zum Bau und Betriebe von Kleinbahnen in der Provinz Schlesien bemühte, schätzte die Kosten von 1000 km Bahnen, deren die Provinz noch bedürfe, und für welche eine Spurweite von 1,0 m von ihm in Vorschlag gebracht wurde, auf 15 Millionen Mark. Auch diese Schätzung ist noch viel zu niedrig, und die Erfahrung würde sehr bald gelehrt haben, dass der angegebene Betrag zur ordnungsmässigen Herstellung und Ausrüstung von 1000 km Kleinbahnen von 1 m Spurweite etwa verdoppelt werden müsste.

Die richtige und angemessene Veranschlagung einer Bahn und die Ausführung derselben unter Vermeidung späterer im Anschlage nicht vorhergesehener Ansprüche und Mehrkosten ist aber die erste Voraussetzung für die solide Verwirklichung des Projekts und die Betheiligung des Privatkapitals, welches eine thatsächliche und überzeugende Unterlage erfordert. In dem Kostenanschlage sind daher auch nicht nur die reinen Baukosten, sondern auch ein angemessener Betriebsfonds vorzusehen, damit die Bahngesellschaft sich für die erste Betriebszeit auch in dem Besitze einiger Geldmittel befindet und nicht genöthigt ist, von vornherein Schulden zu kontrahiren.

Es würde ferner eine vollständige Verkennung des eigenen Besten bedeuten, wenn die interessirten Körperschaften, anstatt das Kleinbahnunternehmen durch Gewährung aller nur irgend zulässigen Erleichterungen zu fördern, dasselbe als ein günstiges Objekt für ihren Steuersäckel ansehen und den Versuch machen wollten, aus demselben herauszupressen was nur irgend möglich sei. Wenn es wahr ist, dass, wie behauptet wird, Provinzen und Kreise nicht nur eine ständige Benutzungspacht für die zur Anlage der Bahn zu benutzenden Chausseen, sondern auch noch einen Antheil an der Bruttoeinnahme des Unternehmens und ausserdem noch den freien Transport der Chausseebaumaterialien gefordert haben, dass ferner Landstädte darauf bedacht gewesen sind, ihre Strassen auf Kosten des Kleinbahnunternehmens mit gutem Pflaster zu versehen, so kann es allerdings nicht mehr verwundern, wenn die Unternehmungslust sich zurückhält und Privat-Bauthätigkeit im Eisenbahnwesen sich noch nicht in der erwünschten Weise zu entfalten vermag.

Wir geben aber die Hoffnung noch nicht auf, dass schliesslich die bessere Einsicht kommen und es der Beharrlichkeit und Ausdauer gelingen werde, die zur Zeit noch obwaltenden Schwierigkeiten und Widerwärtigkeiten zu überwinden. Möge die Zeit, in welcher das mit so grosser Begeisterung begonnene Werk einen rüstigen Fortgang nehmen kann, nicht in zu weiter Ferne liegen. Peters.

August Heinrich Grotefend.

Am 2. März d. J. feierte der Oberbaurath und Geheime Regierungsrath Grotefend, Dirigent der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, sein 50jähriges Dienstjubiläum.

Geboren am 15. Januar 1823 zu Hannover, bestand der Jubilar Ostern 1841 die Reifeprüfung auf dem dortigen Lyceum, an welchem sein Vater als Direktor wirkte.

Nachdem er 2 Jahre auf der polytechnischen Schule seines Heimathortes studirt hatte, trat er am 14. Oktober 1843 als Techniker bei den Schlussvermessungen der eben vollendeten Bahn Hannover-Braunschweig ein. Bei dem Bau der Bahn Lehrte-Hildesheim am 4. Februar 1844 zum Bauführer ernannt, war er als Ingenieurassistent der Bausektion Lehrte-Algermissen thätig und wurde am 2. März desselben Jahres vereidigt.

Nach Fertigstellung der genannten Linie fand er Verwendung bei der Bauausführung der Bahn Wunstorf-Bremen, wo er bis zum Jahre 1847 als Vorstand der Bausektion I a Wunstorf-Poppenhagen fungirte.

Hiermit hörte einstweilen seine Thätigkeit bei Ausführung von Neubauten auf und er trat in den Betriebsdienst über. Zunächst und zwar am 5. Dezember 1847 als Hilfsarbeiter der Eisenbahn-Betriebsinspektion Hannover mit den Bahnunterhaltungsarbeiten der Strecke Hannover-Celle betraut, wurde er nach abgelegtem Examen am 7. April 1852 zum Eisenbahn-Baukondukteur ernannt und übernahm als solcher, nachdem er einen Ruf in das Ausland abgelehnt hatte, am 1. Januar 1853 auftragsweise die Geschäfte des Vorstandes der Betriebsinspektion. Am 16. September 1854 zum Bauinspektor befördert, wurde ihm die Leitung der Betriebsinspektion, später Betriebsdirektion Emden-Rheine übertragen und Emden als Wohnort angewiesen. Hier verblieb er 10 Jahre und zwar 6 Jahre bis zum 27. Mai 1860 als Bauinspektor, 4 Jahre als Betriebsdirektor. Drei weitere Jahre, vom 1. Oktober 1864 bis 1867, verwaltete er sodann die Betriebsdirektion Hannover.

20 Jahre widmete er demnach seine Kräfte ausschliesslich dem Betriebsdienst und sammelte in allen Zweigen desselben die grossen und umfassenden praktischen Kenntnisse, welche ihn in seinen späteren Stellungen auszeichneten.

Schon im Jahre 1851 in Anerkennung der beim Transporte der K. K. Oesterreichischen Truppen nach Schleswig-Holstein geleisteten Dienste mit der Verleihung des Oesterreichischen goldenen Verdienstkreuzes ausgezeichnet, erhielt er am 7. Mai 1867 kurz nach seiner Versetzung nach Bromberg (15. April 1867) wegen seiner Verdienste im Feldzuge 1863 den rothen Adlerorden 4. Klasse.

In Bromberg zunächst mit der Verwaltung einer Bauinspektion betraut, wurde er am 25. Mai desselben Jahres kommissarisches und am 15. Oktober desselben Jahres wirkliches Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion der Ostbahn.

In dieser Stellung lag ihm die Erledigung sämmtlicher technischen Betriebs- und Bausachen eines Theiles der im Betriebe befindlichen Linien ob, auch wurde ihm späterhin die Oberleitung des Neubaues der Linie Tilsit-Memel übertragen. In diese Zeit fällt auch seine hervorragende Betheiligung an der Umarbeitung der Grundzüge der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Seine verdienstvolle Thätigkeit während des Krieges 1870/71 und seine Tüchtigkeit fanden im Jahre 1871 auch durch Verleihung des Russischen St. Annenordens 3. Klasse sowie des Kronenordens 3. Klasse Anerkennung.

Am 25. Januar 1872 in das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen, erhielt er, kommissarisch mit der Stelle eines vortragenden Raths betraut, die Aufsicht über sämmtliche Bahnen östlich der Oder.

Die am 20. November 1872 stattgehabte Ernennung zum Mitgliede der Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn führte ihn nach Breslau, wo er alsdann 17 Jahre verblieb.

Bis zum Jahre 1877 nahmen ihn im wesentlichen die Geschäfte der Unterhaltung der in Betrieb befindlichen Bahnen in Anspruch, und wurde von ihm nur die Strecke Oppeln-Morgenroth in den Jahren 1873 und 1874 erbaut.

Dagegen gab er im Jahre 1877 sämmtliche Geschäfte der Bahnunterhaltung ab und übernahm nunmehr das Dezernat über Neubauangelegenheiten. Nachdem ihm bereits im Jahre 1874 der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen war, wurde er am 1. April 1880 kommissarisch, am 24. Oktober desselben Jahres unter Ernennung zum Oberbaurath wirklicher Dirigent der Bauabtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion. Am 28. Januar 1882 wurde ihm der rothe Adlerorden 3. Klasse mit der Schleife verliehen.

Von dem Jahre 1877 bis zu seiner Versetzung nach Altona im Jahre 1889 entwickelte er nun eine reiche Thätigkeit bei den Vorarbeiten und dem Bau neuer Bahnlinien.

Für 29 Linien mit etwa 1 000 km Länge liess er allgemeine, für 19 Linien mit etwa 700 km Länge spezielle Vorarbeiten fertigen, während 15 Linien mit etwa 450 km Länge unter seiner speziellen Oberleitung gebaut wurden.

Am 1. April 1889 als Dirigent der III. Abtheilung in die Direktion Altona versetzt, übernahm er auch hier neben dem Dezernate für die Unterhaltung eines Theiles der im Betriebe befindlichen Bahnen die Ausführung von Vorarbeiten für 5 Linien mit rund 180 km Länge und den Neubau von 6 Linien mit etwa 150 km Länge, von denen eine Hauptbahn Hagenow-Oldesloe noch jetzt im Ausbau begriffen ist.

Daneben betheiligte er sich bei den schwierigen Vorarbeiten und Verhandlungen, betreffend die Umbauten der Hamburger Bahnhöfe, bei der Fertigung der Entwürfe für den Umbau der Bahnhöfe Kiel und Neumünster.

Am 1. November 1893 wurde er zum Vertreter des Präsidenten ernannt.

Schon die grosse Last der Geschäfte, die der Jubilar sich selbst vorbehalten hat, zeigt, wie leistungsfähig er sich heute noch fühlt. Und in der That nimmt er es trotz seiner 71 Jahre geistig und körperlich noch mit dem Jüngsten auf.

Gewöhnlich wird behauptet, dass die rastlos hastende Thätigkeit den Eisenbahntechniker schnell verbraucht und hier steht ein Mann vor uns, der, was in Deutschland bisher noch ohne Vorgang, mehr als 50 Jahre ausschliesslich dem Eisenbahndienste angehört hat, der allen seinen jüngeren Fachgenossen immer ein Vorbild an Arbeitstüchtigkeit, Fleiss und Pflichttreue gewesen ist und der trotz seiner 71 Jahre Erschöpfung seiner Kräfte und Krankheit kaum kennen gelernt hat. Mit seiner körperlichen Rüstigkeit wetteifert aber heute noch seine geistige Spannkraft, sein Scharfsinn und seine Energie. Diese Eigenschaften vereinigen sich mit schneller Auffassung auch schwieriger Sachen und grosser Projekte mit objektivem Urtheil, raschen Entschluss, sowie Milde und Wohlwollen und machen den Jubilar zu seinem hohen Amte besonders geeignet. Möge er sich seine körperliche und geistige Frische noch viele Jahre bewahren und möge er mit seinen reichen Erfahrungen und Kenntnissen dem Eisenbahndienste, der ihm so vieles verdankt, noch recht lange erhalten bleiben.

Welche Anerkennung der Jubilar für seine Thätigkeit findet und welcher Liebe, Achtung und Verehrung er sich erfreut, zeigte so recht der Tag seines Jubelfestes.

Zunächst wurde er durch Verleihung des Königlich Preussischen Kronenordens 2. Klasse und des Komthurkreuzes des Grossherzoglich Mecklenburgischen Greifenordens ausgezeichnet.

Sodann überreichten ihm die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion, der er angehört, sowie der Betriebsämter des Direktionsbezirks eine künstlerisch reich ausgestattete Adresse nebst einem prachtvoll gearbeiteten und mit Emblemen der Eisenbahn und Figuren reich verzierten Pokal.

Auch die technischen Subalternbeamten der Direktion und der Betriebsämter, sowie die bei den Neubauten beschäftigten Techniker und Zeichner hatten die Gefühle ihrer Verehrung in mehreren Adressen niedergelegt.

Ausserdem waren von nah und fern Glückwunschschreiben und Adressen von fast allen Preussischen Eisenbahndirektionen und anderen Behörden, sowie den Architektenvereinen Hannover und Breslau, dessen langjähriger Vorsitzender er gewesen, ferner Geschenke und Blumenspenden der kostbarsten Art eingelaufen.

Am Abend versammelte sich eine grosse Gesellschaft, bestehend aus den Mitgliedern und Hilfsarbeitern der Königlichen Eisenbahndirektion Altona und der zugehörigen Betriebsämter, aus Vertretern der Städte Hamburg und Altona, der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn, der Königlichen Regierung zu Schleswig und vielen Freunden zu einem Ehrenmahle für den Jubilar. Der stellvertretende Präsident Herr Geheimer Ober-Baurath Jungnickel feierte, nachdem Sr. Majestät ein Hoch ausgebracht, die hohen Verdienste des Jubilars um die Entwickelung des Eisenbahnwesens, sowie sein biederes und gewinnendes Wesen als Freund und Vorgesetzter.

Nach Aufhebung der Tafel begann ein Festkommers, welcher erst gegen Morgen des nächsten Tages sein Ende fand.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 16,74 km lange Strecke Braunschweig (Ostbahnhof)-Meine der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 656 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 705 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Preisausschusses, Begleitschreiben zum Protokoll der am 20. und 21. Februar d. J. in Wien abgehaltenen Sitzung des Preisausschusses (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 711 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Ergebniss der Eisenbahnenquete.

Das K. K. Handelsministerium hat mit je einem auf einander Bezug nehmenden Erlasse an die Handels- und Gewerbekammern und an die Bahnverwaltungen das Verhandlungsprotokoll, betreffend das Ergebniss der Enquete über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben, übersendet. Den Kammern wurde darin mitgetheilt, dass die Eisenbahn-Direktorenkonferenz eingeladen wird, jene Anträge der Enquete, welche eine Abänderung des gemeinsamen Tarifes, Theil I bezwecken, schleunigst zu berathen. Ferner, dass bezüglich der die Abänderung des Betriebsreglements selbst bezweckenden Anträge das erforderliche Einvernehmen mit dem Königlich Ungarischen Handelsministerium eingeleitet wird. Endlich, dass betreffs der von den Kammern noch zu übermittelnden Vorschläge hinsichtlich der Verpackungsvorschriften, des Verzeichnisses der nach dem Ladegewichte zu tarifirenden Waaren usw. das K. K. Handelsministerium bereit ist, dieselben entgegenzunehmen und hierüber die Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen zu pflegen.

Mit dem an die Bahnverwaltungen gerichteten Erlasse werden dieselben mit Beziehung auf das Vorerwähnte eingeladen: 1. die von der Enquete beantragten Abänderungen des gemeinsamen Tarifes, Theil I ehestens zu berathen. 2. Ein Gutachten über das Frachtbriefformular, insbesondere rücksichtlich der Theilung der Rechnung in 2 Spalten, ferner darüber abzugeben, ob die Kennzeichnung der Frachtbriefe für gewöhnliches Frachtgut im internen Verkehre durch einen lichten Farbenton thatsächlich solche Vortheile für die Manipulation darbietet, dass eine etwa deshalb eintretende Preiserhöhung der Frachtbriefe sich rechtfertigen liesse. 3. Es sei für den Monat März dieses Jahres eine ausserordentliche Direktorenkonferenz zur Berathung aller diesfalls noch obschwebenden Fragen abzuhalten, indem der Königlich Ungarische Handelsminister ersucht wurde, die Ungarischen Eisenbahnverwaltungen zur Theilnahme an diesen Berathungen zu ermächtigen. 4. Es sind die früheren Beschlüsse der Direktorenkonferenz, und zwar betreffend: die Spezifizirung der frankirten Gebühren in den Frachtbriefduplikaten, die telegraphische Weitergabe der in der Versandstation schriftlich getroffenen Verfügung, ferner die Zulässigkeit der nachträglichen Beibringung der Cession bei Entschädigungsansprüchen wegen Verspätung nicht nur im Wege der dem Publikum unzugänglichen Instruktionen für das Bahnpersonal durchzuführen, sondern auch in den nächsten Nachtrag zum gemeinsamen Tarife, Theil I aufzunehmen.

In beiden Erlässen wird schliesslich bemerkt, dass etwa weiter noch benöthigte Exemplare des Protokolles, soweit der Vorrath reicht, im Verlage der K. K. Hof- und Staatsdruckerei zum Preise von 50 kr. für das Stück erhältlich sind.

Das Lokalbahnwesen im Budgetausschusse des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses.

Bekanntlich legt der gegenwärtige Handelsminister, Graf Wurmbrand, grossen Werth auf die Schaffung eines umfassenden Netzes lokaler Eisenbahnen. Als Landeshauptmann von Steiermark hat er für die Förderung des Lokalbahnwesens in diesem Kronlande hervorragendes geleistet; nach diesem Vorbilde soll auch in den anderen Oesterreichischen Kronländern vorgegangen werden. Bei der Berathung des Budgettitels, betreffend das Erforderniss der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, wurde die Erhöhung desselben von 120 000 fl. auf 140 000 fl. beantragt. Hierauf bemerkte der Minister: Die Aufgaben, die dem noch vor meinem Amtsantritte entworfenen Budget zu Grunde liegen, waren geringer, als wir sie uns heute stellen. Dadurch, dass die Aufgabe der Lokalbahnen in den einzelnen Ländern nach Anregung der Regierung nun so aufgefasst wird, dass die Lokalbahnaktion in grossem Stile durchgeführt werden kann, tritt für die Regierung die Nothwendigkeit ein, eine Organisation zu schaffen, die sich speziell mit dem Lokalbahnwesen zu befassen haben wird. Dieselbe ist derart zu treffen, dass die Durchführung der die Lokalbahnbauten und den Lokalbahnbetrieb betreffenden Agenden beschleunigt wird. Zugleich muss der Ausbau der Lokalbahnen derart ins Auge gefasst werden, dass er möglichst billig ist; denn auch die Länder dürfen an den Lokalbahnen keine Verluste haben. Die Verbilligung ist daher ein Hauptgesichtspunkt. Andererseits wird es nothwendig sein, dass die Regierung die Länder in der Durchführung ihrer Projekte thatsächlich unterstützt, und zwar in der Weise, dass die Bildung von Landes-Eisenbahnämtern gefördert und ein fortwährender Kontakt zwischen den

Landesverwaltungen und dem Handelsministerium gepflogen wird. Diese Wechselbeziehung und Unterstützung, die den Ländern zu theil werden soll, macht es selbstverständlich, dass eine Erhöhung der in Verhandlung stehenden Budgetpost nothwendig wird.

Infolge der hierüber geäusserten Wünsche mehrerer Abgeordneten weist der Minister zunächst auf den grossen Umfang hin, welchen die Bestrebungen hinsichtlich des Lokalbahnwesens genommen haben, weshalb es für die Regierung kaum möglich ist, jede einzelne der in Anregung gebrachten Linien nach ihrer wahren Bedeutung für die lokalen Interessen zu würdigen. Schon aus diesem Grunde erschien eine gewisse Decentralisation des Lokalbahnwesens in der Weise nothwendig, dass die Länder mitarbeiten, um die Grundlagen festzustellen und diejenigen Projekte zu bezeichnen, welche thatsächlich die wichtigsten sind. Auf diesen Grundlagen wird es dann möglich sein, bei der Entscheidung hinsichtlich der Betheiligung des Staates an den bezüglichen Projekten gleichmässig und unparteiisch vorzugehen. Einzelne Landesvertretungen haben diesen Gedanken kräftig und bereitwillig aufgenommen und es haben nach dem Vorbilde Steiermarks insbesondere Galizien und Böhmen entsprechende Landesgesetze geschaffen; andere Länder dagegen haben vorläufig nur ihre Landesausschüsse mit der Einleitung der bezüglichen Vorbereitungen betraut. Der Böhmische Landtag hat in jüngster Zeit sehr wichtige Beschlüsse über die Förderung des Lokalbahnwesens gefasst, und beabsichtigt die Regierung, in Uebereinstimmung mit diesen Beschlüssen, ehestens einen Gesetzentwurf einzubringen, welcher die Mitwirkung des Staates bei der Sicherstellung der fraglichen Lokalbahnen zum Gegenstande hat. Ebenso ist auch hinsichtlich mehrerer Lokalbahnlinien in Steiermark die Vorlage eines analogen Gesetzentwurfes für die nächste Zeit in Aussicht genommen. In Galizien ist die betreffende Landesaktion noch nicht so weit gediehen, um eine ähnliche Stellungnahme der Regierung zu ermöglichen. Von seinem Standpunkte könnte der Minister nur wünschen, dass alle angestrebten Bahnen auf einmal ausgebaut werden könnten; allein dies sei einerseits aus finanziellen Rücksichten, andererseits deshalb nicht angängig, weil die erforderlichen Vorbereitungen in einzelnen Ländern noch nicht so weit durchgeführt seien. Was speziell die Lokalbahnlinien in der Bukowina anlangt, so würde die Sicherstellung derselben wesentlich erleichtert werden, wenn ein mit der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn vereinbartes finanzielles Uebereinkommen (siehe weiter unten) die Zustimmung des Finanzministeriums und die legislative Genehmigung finden würde. Keinesfalls könne aber der Staat für alle angestrebten Lokalbahnen seine Mittel oder seinen Kredit zur Verfügung stellen, vielmehr wäre es zunächst Sache der autonomen Körperschaften, zu studiren, wie die gewünschten Bahnen auf die beste und billigste Weise zustande gebracht werden können. In dieser Hinsicht kommt vor allem das System der Schmalspur in Betracht, welches nicht nur eine erhebliche Herabminderung der Baukosten, sondern auch einen bedeutend billigeren Betrieb ermöglicht. Für den Staat bleiben dabei immer noch die grossen verkehrspolitischen Fragen bezüglich der Hauptbahnen vorbehalten. Was das neue Lokalbahnnetz anlangt, sei der bezügliche Entwurf in der Ausarbeitung begriffen, und die Regierung hoffe, denselben noch in dieser Session des Reichsraths einbringen zu können.

Sektionschef Dr. von Wittek besprach die in der Debatte angeregte Sprachenfrage bei der Generalinspektion in dem Sinne, dass bei der Zutheilung des Personals dieser Behörde an die einzelnen Inspektorate, wie auch bei der Entsendung zu kommissionellen Amtshandlungen, auf die erforderlichen Sprachkenntnisse behufs der namentlich wichtigen unmittelbaren Verständigung mit den Interessenten stets gehörig Bedacht genommen werde. Es wurde sodann die beantragte Erhöhung angenommen.

Wie verlautet, besteht die Absicht, das Amt eines Generalinspektors des Lokalbahnwesens zu kreiren. Für dieses Amt ist der Direktor des Steiermärkischen Landes-Eisenbahnamtes, Kaiserlicher Rath Wurmb, in Aussicht genommen.

Der Reichsrath und die Eisenbahnen.

Auch in der zweiten Plenarsitzung des Reichsrathes wurde über eine Bahnfrage debattirt, und zwar über die Petitionen mehrerer Gemeinden und Vertretungen, betreffend den Bau der Lokalbahn Moldauthein-Wodnian, eventuell Bechyn-Tabor. Folgender Antrag des Eisenbahnausschusses wurde schliesslich angenommen:

„Die vorliegenden Petitionen, insofern sie die Verbindung der Station Wodnian der Kaiser Franz-Josefbahn mit der Stadt Moldauthein und der dort schiffbaren Moldau durch eine normalspurige Eisenbahn und die Ausführung dieses Bahnbaues gemäss dem Landesgesetze für das Königreich Böhmen vom 17. Dezember 1892 in Aussicht nehmen, werden der Regierung zur eingehendsten Würdigung und thunlichsten Berücksichtigung abgetreten."

Der Niederösterreichische Landtag und die Eisenbahnen.

Der folgende Beschluss desselben ist noch nachzutragen: Für den Bau der in Niederösterreich liegenden Strecke der Lokalbahn Göpfritz-Mährisch-Budwitz, und zwar für die als Normalspurbahn auszuführende, auf 12 km Länge veranschlagte Theilstrecke Gross-Sieghartz-Raabs, wird eine erhöhte Subvention von 2730 fl. für je 1 km unter den vom Landesausschusse festzusetzenden Bedingungen bewilligt. Dieselbe ist in vier Jahresraten von je 7900 fl., deren erste bei Fälligwerden der dritten für die Strecke Göpfritz-Gross-Sieghartz bewilligten Jahresrate, jedoch nicht vor dem Tage der Betriebseröffnung fällig wird, und einer eventuellen fünften, nach der effektiven Länge der Strecke zu berechnenden Jahresrate an die Vertretung der Bahnunternehmung zu zahlen. Diese Subvention ist bei Weiterführung der Strecke in die früher schon bewilligte Gesammtsubvention derart einzurechnen, dass der festgesetzte Höchstbetrag von 79000 fl. nicht überschritten wird. Die Subvention ist in Bezug auf Verzinsung und Rückzahlung in gleicher Weise zu behandeln wie die Stammaktien dieser Bahnunternehmung. Sollte der Betrieb dieser Theilstrecke nicht bis längstens 15. Januar 1899 eröffnet werden, so ist diese Bewilligung als erloschen zu betrachten.

Die Petitionen wegen Schaffung einer Eisenbahnverbindung Krems-Spitz über Persenbeug nach Grein-Schwertberg am linken Donauufer des Donauthales, sowie um die Aufnahme der Zweigbahnlinie (Dampftramway) von der Station Judenau zur Station St. Andrä-Wördern in das Lokalbahnnetz, wurden dem Landesausschusse zur Erhebung und Berichterstattung in der nächsten Session des Landtages abgetreten.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Dr. Schlesinger-Goriany, Guts- und Fabrikbesitzer in Rupertshof und Konsorten für eine Lokalbahn von den Stationen Rudolphswerth oder Straza der Unterkrainer Bahnen in der Richtung gegen die Krainische Landesgrenze und

b) dem Viktor Noback, Unternehmer für Erbauung von Lokalbahnen in Prag, für die Lokalbahnlinien von der Station Jaromierz-Josefstadt der Südnorddeutschen Verbindungsbahn nach der Station Opocno der Linie Chotzen-Halbstadt der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und von Josefstadt nach der Station Neustadt a. d. Mettau der letztgenannten Bahnlinie auf die Dauer eines Jahres; endlich

c) dem Alois Bernaczik, Fabrikbesitzer in Bielitz, für eine Lokalbahn von Bielitz nach Ober-Ohlisch und

d) dem Konsortium für den Bau der Lokalbahn Strakonitz-Blatna-Bresnitz für eine von Blatna bis Nepomuk führende Lokalbahn zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josefbahn und für eine Flügelbahn von Bresnitz nach Rozmital auf die Dauer von 6 Monate.

Betrieb der Lemberg-Czernowitzer Bahn für Rechnung des Staates.

Das eigenthümliche Verhältniss, in welchem diese Bahn zur Regierung steht, hat eine vollständige Regelung erfahren. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn hat nämlich mit der Regierung ein Präliminarübereinkommen abgeschlossen, dem zufolge der Betrieb der Linien Lemberg-Czernowitz und Czernowitz-Suczawa, der bisher (seit 1. Juli 1889) vom Staate für Rechnung der Gesellschaft geführt wurde, fortan, und zwar mit der Rückwirkung vom 1. Januar d. J. für Rechnung des Staates geführt werden soll; gleichzeitig wurde darin der Gesellschaft die Bewilligung zur Aufnahme einer Investitionsanleihe im Betrage von 10 Millionen Gulden behufs Refundirung der bisher aus dem Betriebe gedeckten Investitionsauslagen, sowie zur Bildung eines Fonds für die in den nächsten Jahren vorzunehmenden Investitionen ertheilt. Dieses Uebereinkommen bedarf noch der Genehmigung des Finanzministers und der Legislative. Erst nach dieser wird die Unterzeichnung desselben, sowie die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung über das Uebereinkommen erfolgen.

Verstaatlichungsverhandlungen bezüglich der Böhmischen Westbahn.

Dem Verwaltungsrath dieser Bahn ist ein Erlass des Handelsministeriums zugekommen, in welchem derselbe eingeladen wird, Delegirte für die allfälligen Verhandlungen wegen Verstaatlichung des Unternehmens zu designiren, um dieselben dem Handelsministerium sofort namhaft zu machen. Gleich-

zeitig ergeht an den Verwaltungsrath die Einladung, sich wegen der vorbereitenden Maassnahmen einer allfälligen Verstaatlichung der Gesellschaft mit der Generalinspektion ins Einvernehmen zu setzen. Eine aus den Vertretern der Generaldirektion der Oesterreichischen Eisenbahnen und der Generalinspektion bestehende Kommission ist unter einem beauftragt worden, den Bauzustand der Linien und Anlagen zu erheben.

Nachtrag zur Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Vinkovce-Gunja-Brcka.

Der Königlich Ungarische Handelsminister hat den Nachtrag zur Konzession der von der Station Vinkovce der Linien Dalja-Brod und India-Vinkovce ausgehenden Lokalbahn Vinkovce-Gunja-Brka bis Bosnisch-Brcka im amtlichen Fachblatte „vasuti és közlekedési közlony“*) publizirt. Für den Bau der genannten Fortsetzung wird das effektive Baukapital mit 800 000 fl. festgesetzt, von welchem 400 000 fl. für den Bau der Linie und 400 000 fl. für den Bau der Savebrücke zu verwenden sind. Der Bahnhof der Endstation Brcka ist 350 m lang anzulegen und bei Anlage der Magazine auf den sich in Brcka konzentrirenden Handel mit Bosnischen Pflaumen entsprechend Rücksicht zu nehmen.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Januar d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 4 734 300 fl.
für 1 km 632 fl. (+ 100 850 fl., für 1 km + 13 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 931 521 „
für 1 km 655 fl. (+ 144 729 fl., für 1 km + 103 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 643 053 „
für 1 km 166 fl. (+ 214 774 fl., für 1 km + 41 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 6 308 874 fl.
für 1 km 477 fl. (+ 460 353 fl., für 1 km + 20 fl.).

Generalversammlung der Salzkammergut-Lokalbahn am 27. Februar d. J.

Dem Berichte des Verwaltungsrathes entnehmen wir folgende Mittheilungen: Aus der Bilanz vom 31. Dezember 1893 ergibt sich ein Reingewinn von 120 099,17 fl. Von diesem Gewinne wurden verwendet: 5 % für Dotirung des Reservefonds 6 004,96 fl., 3 % für die Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Kupons der Prioritätsaktien 113 940 fl., so dass noch ein Rest von 154,21 kr. zum Vortrage auf neue Rechnung verbleibt. Die Generalversammlung genehmigte diesen Rechnungsabschluss und nahm weiter folgenden Antrag auf Erhöhung des Aktienkapitals an:

„Zum Zwecke der Bedeckung der durch die erforderlichen Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, überhaupt aller nöthig gewesenen Mehrarbeiten beim Baue der Strecke St. Lorenz-Strobl, Ischl-Lokalbahnhof-Ischl-Staatsbahnhof und der Schafbergbahn, sowie zum Zwecke der Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln, endlich zur Bestreitung der Kosten des Erwerbes des Hotels auf dem Schafberge und der an demselben vorzunehmenden Adaptirungen und Neuherstellungen und eventuell zur Deckung der Kosten sonstiger Erfordernisse wird das Gesellschaftskapital um den Höchstbetrag von 1 000 000 fl. erhöht und der Verwaltungsrath ermächtigt, mit dem Handelsministerium wegen Festsetzung der endgültigen Ziffer, um welche das Kapital erhöht wird, und des Wortlautes der abzuändernden einschlägigen Artikel des Gesellschaftsstatuts die nöthigen endgültigen Verhandlungen zu pflegen und die erforderliche Genehmigung einzuholen.“

Offertenausschreibung für die Staatsbahnlinie Stanislau-Woronienka.

Die Ausführung des Unterbaues und Hochbaues für das zweite Geleis in der Strecke Stanislau-Chryplin und der Erweiterungsbauten in den Stationen Stanislau und Chryplin ist zur Ausschreibung gelangt. Offerten werden bis längstens 20. März d. J. bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen entgegengenommen. Bedingnisse und sonstige Behelfe können bei der genannten Generaldirektion, bei der Eisenbahn-Betriebsdirektion in Lemberg und bei der Eisenbahn-Bauleitung in Stanislau eingesehen werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Den beiden Legislativen der Monarchie liegen die mit Rumänien und Spanien abgeschlossenen Handelsverträge vor; die beiderseitigen Minister berathen gegenwärtig in Budapest den mit Russland abzuschliessenden Handelsvertrag; das bedeutet auch den politischen Frieden. Die gelungene Begebung von mehr als 40 Millionen Gulden Rente zur Goldbeschaffung erhöht die Hoffnungen auf das Sinken des Agios und die Durchführung der Währungsreform. Ausser Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2948), welche infolge von Realisirungen etwas matter blieb, waren die Aktien der übrigen Bahnen in steigender Richtung begriffen. Allen voran die Staatsbahn (325), über deren Ungarische Domänen jetzt Verkaufsverhandlungen geführt werden, von welchen man sich eine Erhöhung der Dividende auf 70—75 fl. verspricht. Nordwestbahn (224,50), Elbethalbahn (243,50) und Südbahn (109,50) waren höher, letztere infolge der ruhigeren Auffassung der Italienischen Finanzlage. Böhmische Westbahn (403) und Lemberg-Czernowitzer Bahn (276,50) stiegen wegen der vorerwähnten Staatsaktionen. Die beiden Wagenleih-Aktien (und zwar Internationale 444 und Allgemeine in Budapest 450) stiegen weiter auf die Nachricht, dass die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen mit den genannten Gesellschaften einen Miethsvertrag auf 1 000 Wagen für längere Zeit abgeschlossen habe.

*) In der Folge werden wir diesen Ungarischen Titel des amtlichen Fachblattes des Königlich Ungarischen Handelsministeriums nicht mehr erwähnen.

Aus Nordamerika.

Die Entwerthung der Nordamerikanischen Eisenbahnpapiere.

Der „Commercial Advertiser“ berechnet die Entwerthung der Papiere anlässlich der jüngsten Katastrophe auf 640 Millionen Mark, die sich wie folgt zusammensetzen:

Bahn	Marktwerth der Papiere 1892	1893	Kursverlust
	ℳ	ℳ	ℳ
Atchinson Top. u. Santa Fé	138 720 000	48 960 000	89 760 000
Baltimore und Ohio	95 000 000	75 000 000	20 000 000
Canada Southern	33 600 000	29 400 000	4 200 000
Chicago, Burlington und Quincy	322 470 180	246 788 100	75 482 080
C. C. C. und St. Louis	67 200 000	39 200 000	28 000 000
Central von Newjersey	113 339 520	100 746 240	12 593 280
Chicago, Mil. und St. Paul	150 969 400	104 942 120	46 027 280
Chicago, Rock Island und Pacific	153 237 920	116 313 120	36 924 800
Chicago und Nordwest	174 965 920	153 095 200	21 870 720
Denver und Rio Grande Vorzugswerthe	50 611 000	28 566 000	22 045 000
Erie	74 329 920	41 810 560	32 519 360
Manhattan	188 400 000	147 000 000	41 400 000
Missouri Pacific	108 155 200	38 897 920	69 257 280
Newyork und Newengland	35 656 200	10 300 680	25 356 480
Northern Pacific	31 360 000	8 330 000	23 030 000
Northern Pacific Vorzugswerthe	68 666 000	25 620 800	43 045 200
Reading	84 086 680	27 489 880	56 596 800
	—	—	648 108 280

Interessant ist es, den Börsenkurs verschiedener Papiere durch die letzten Jahre zu verfolgen. Es ergibt sich für einige hervorragende Bahnen folgendes:

Bahn	höchster Stand der Papiere von 1890 bis 1893	1893 höchster Stand	1893 niedrigster Stand	gegenwärtiger Stand
Atlantic, erststellige	$42\frac{5}{8}$	$30\frac{7}{8}$	$16\frac{1}{4}$	$16\frac{7}{8}$
Chicago, Mil. u. St. Paul	$86\frac{3}{4}$	$85\frac{1}{8}$	50	$57\frac{3}{8}$
Denver	$22\frac{3}{4}$	19	$7\frac{3}{4}$	$9\frac{3}{8}$
Erie	$35\frac{7}{8}$	$27\frac{3}{4}$	$8\frac{7}{8}$	14
Erie zweitstellige Hypothek	$112\frac{5}{8}$	$107\frac{1}{2}$	$57\frac{1}{2}$	77
Illinois	124	$107\frac{1}{4}$	88	$93\frac{1}{2}$
Lake Shore	139	$136\frac{1}{2}$	$111\frac{1}{2}$	125
Louisville	$95\frac{3}{8}$	$80\frac{1}{4}$	$41\frac{1}{2}$	$42\frac{5}{8}$
Newyork Central	$123\frac{5}{8}$	$114\frac{3}{4}$	$96\frac{3}{4}$	$101\frac{1}{2}$
Ontario	24	$20\frac{1}{16}$	$11\frac{1}{2}$	15
Ohio und Mississippi	28	26	$11\frac{1}{4}$	16
Pennsylvanische	$59\frac{1}{4}$	$56\frac{3}{4}$	$47\frac{3}{4}$	$49\frac{3}{4}$
Reading	25	$27\frac{3}{8}$	6	$9\frac{3}{8}$
Wabash gewöhnliches Kapital	17	$12\frac{3}{8}$	$6\frac{3}{4}$	8
Wabash Vorzugskapital	$34\frac{3}{4}$	$26\frac{13}{16}$	$11\frac{1}{2}$	$13\frac{3}{4}$

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Steinkohlen etc. -Verkehr von Rheinisch - Westfälischen Kohlenstationen nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona. Am 15. März d. J. tritt unter Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1891 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit.

Abdrücke des Tarifs sind bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,30 ℳ zu haben.

Köln, den 3. März 1894. (554)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Frankfurt a/M. etc. -Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Kufstein in den Umschlag-Exporttarif Abtheilung c (für Spielwaaren usw.) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

München, den 6. März 1894. (555)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Steinkohlen- etc. Verkehr in Sendungen von mindestens 45000 kg von den Rheinisch - Westfälischen Kohlenstationen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover und der Farge-Vegesacker Eisenbahn. Am 15. März d. J. tritt unter Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs vom 1. August 1891 ein neuer Ausnahmetarif in Kraft. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 3. März 1894. (556)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Der mit Gültigkeit vom 1. Februar 1893 in den Ausnahmetarif Nr. 5 aufgenommene Artikel „Malz" ist zu streichen.

Die ermässigten Malzfrachtsätze bleiben jedoch noch bis zum 1. Mai 1894 in Kraft.

München, den 1. März 1894. (557)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 15. d. Mts. tritt ein bis 30. Juni d. J. gültiger ermässigter Ausnahmetarif für Kleie zwischen Brünn und Wien nebst Vororten einerseits und Deutschen Verbandstationen der Tarifhefte 1, 2 und 3 andererseits in Kraft. Druckabzüge dieses Tarifes können von den Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 5. März 1894. (558)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. tritt für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen und den Badischen Uferstationen des Bodensees einerseits und den Stationen der im Besitze und Betrieb der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft befindlichen schmalspurigen Lokalbahn Kehl-Bühl andererseits ein Tarif in Kraft.

Die in demselben enthaltenen besonderen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Der Tarif ist zum Preise von 40 ₰ das Stück durch unsere Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Karlsruhe, den 6. März 1894. (559)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Heft 2. Am 15. d. Mts. wird der Ausnahmetarif Nr. 3 Holz etc., wie folgt, erweitert:

Nach und von	Hirschberg i/Schl. A für 100 kg ₰	Hirschberg i/Schl. B für 100 kg ₰	Oberleschen A für 100 kg ₰	Oberleschen B für 100 kg ₰
M. Budwitz	—	—	125	106
Troppau M.S.C.B.	100	71	112	79
„ K.F.N.B.	—	—	112	79
Zdiretz - Kreuzberg	—	—	108	90

Breslau, den 6. März 1894. (560)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Saarkohlenverkehr nach Oesterreich. Für die Beförderung von Gaskohlen ab den untengenannten Saargrubenstationen nach Bozen-Gries werden ab 15. März 1894 — vorläufig bis Ende 1894 — bei Erfüllung der in unserer Bekanntmachung gleichen Betreffs vom 15. Dezember 1893 angegebenen Bedingungen die nachstehenden ermässigten Frachtsätze im Reklamationswege zugestanden:

Von	nach Bozen-Gries für 100 kg ℳ
Altenwald	1,76
Camphausen	1,77
Dechen	1,75
Dudweiler Grube	1,77
Heinitz	1,75
Kreuzgraben	1,77
Maybach	1,77
Sulzbach Grube	1,76

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt direkt zu den Frachtsätzen des Saarkohlen-Ausnahmetarifs Theil V, Heft Nr. 1 vom 1. Januar 1894; die hiernach gegenüber obigen Sätzen gezahlte Mehrfracht wird bei Aufgabe eines Jahresquantums von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender nach den Plätzen Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg zusammengenommen gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterfertigte Verwaltung zurückbezahlt.

München, den 1. März 1894. (561)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt - Köln (rechtsrh.). Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. kommt zu dem Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag III zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Tarifentfernungen für die Haltestelle Milseburg des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. — gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab — sowie Tarifentfernungen für die demnächst zu eröffnende Station Düsseldorf Hafen und theilweise gekürzte Entfernungen für die Stationen Eller, Hilden und Immigrath des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch); ferner Tarifentfernungen für die neu aufgenommene Station Asperden der Nordbrabant-Deutschen Bahn und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 3. März 1894. (562)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die am 15. Januar d. J. in den Binnen- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) kommen vom 10. März d. J. ab auch für den Verkehr der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover einschliesslich der Warstein - Lippstadter und der Farge - Vegesacker Eisenbahn einerseits und der Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder-, Georgs-Marienhütten-, Eisern-Siegener-, Crefelder-, sowie der auf Deutschem Gebiet gelegenen Stationen der Holländischen und Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits zur Anwendung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 6. März 1894. (563)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich, West - Oesterr., Galizien und Ungarn. Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 tarifirt der Artikel „Fuselöl" nach II A, B.

Wien, am 7. März 1894. (564)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

In die vom 1. Mai d. J. ab zwischen Berlin-Charlottenburg und Alexandrowo verkehrenden neuen Durchgangszüge 71 und 72 werden Wagen eingestellt werden, welche durch Gänge und gedeckte Uebergangsbrücken mit einander verbunden und mit numerirten Plätzen versehen sind.

Für die Benutzung jedes Platzes ist ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag von 2 ℳ für die I. und II. Klasse und von 1 ℳ für die III. Klasse gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen.

Bromberg, den 4. März 1894. (565)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Lieferfristen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf Grund der Bewilligung Sr. Excellenz des Königlich Ungarischen Herrn Handelsministers sub Zahl 10. 344/IV vom 21. Februar l. J. tritt in unserer Station Eperjes im Anschlussverkehre mit der Eperjes - Bartfelder Lokalbahn und vice versa, vom Tage der Publikation, zu den normalen Liefer-

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. IV.)

Nr. 5. Jahrgang 1894. **Berlin, am 10. März 1894.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A M	2893	1	Kiste	gefüllt —	14	1	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: — Mainz.
2	A T	2759/60	2	Ballen	buntes Papier —	43,5	2	Köln (Eilgut)	Linksrh. Köln	
3	B	7	1	Pack	8 Schaffelle —	37	3	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Mühlhausen.
4	B	—	1	Kiste	leere Blechflasche —	29	4	Augsburg	Bayerische Stsb.	
5	B M	—	1	„	Stroh u. 4 Drahtkörbchen	10	5	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
6	E G	1442	1	Fass	leer —	28	6	Gtr. Abf. Hbg. B.	K. E.-D. Altona	
7	E O	1523	1	Korb	leere Glasflaschen —	8	7	Furth i. W.	Bayerische Stsb.	
8	F G	1877	1	Pack	Papier —	11	8	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
9	G	5316	1	Kollo	Eisen —	211,5	9	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	
10	G	1561	1	Korb	gefüllt —	39	10	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
11	G	4055	1	Kiste	leer —	13	11	Neh.-Hüsten	„	
12	G	1	1	—	Privatwagendecke mit Metallösen	?	12	Weimar	K. E.-D. Erfurt	vor dem Schuppen gef.
13	G B	1759	1	Kiste	Cigarren —	40	13	Stettin Cgb.	K. E.-D. Berlin	
14	G H	479	1	„	leer —	10,5	14	Augsburg	Bayerische Stsb.	München C.B.-Schaftlach bezettelt.
15	G P / V K	02 / 40	1	Ballen	Kräuter —	25	15	Tübingen	Württemberg. Stsb.	*)
16	H	1	1	Kiste	Weissblech —	53	16	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
17	H	—	1	Kistchen	? —	20,5	17	Neuoffingen	Bayerische Stsb.	
18	H K	189	1	Sack	Spunde —	87	18	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
19	HR	3	1	Platte	Schiefer —	25	19	Stargard i/M.	K. E.-D. Berlin	
20	J B	—	6	Kübel	? —	180	20	Hattingen	K. E.-D. Elberfeld	
21	J B	1	1	Fass	? —	190	21	„	„	
22	K D	337	1	Pack	Papier —	34	22	Elberfeld	„	
23	K M	1128	1	Fässchen	leer (34 l) —	14	23	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	Müller Schreiber überschr.
24	L G	—	1	Kiste	Hufnägel —	27	24	Augsburg	Bayerische Stsb.	
25	M	—	1	Stab	Eisen —	6	25	Marktbibart	„	
26	M	—	1	—	Wagendecke —	—	26	München C. B.	„	
27	M	1	1	—	Wagendecke —	25	27	Wilburgstetten	„	
28	M A V	6003 / 1551	2	—	Wagendecken —	—	28	Passau	„	
29	M H	IIII	1	—	Kette, 7,5 m lang —	—	29	Bremerhaven Freibez.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
30	N F	889	1	Harrass	Hohlglas —	189	30	Wiesbaden T.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
31	O	2260	1	Kiste	leer —	15	31	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
32	R L	17631	1	Korb	2 Rollschinken 14 Büchsen Konserven	23	32	Lippstadt	K. E.-D. Hannover	
33	R N	1	4	—	Wagenbüchsen —	5	33	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
34	R R	10122	1	Fass	? —	153,5	34	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
35	S	3818	1	„	? —	115	35	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
36	S B D V	396	1	—	Kette —	—	36	Spandau	K. E.-D. Altona	
37	T B	68	1	Kiste	gefüllt —	29	37	Mainz	Hessische Ludwigsb.	beschr.: — Mainz.
38	T H S	1102	1	„	leer —	13	38	Frankenstein	K. E.-D. Berlin	
39	W	—	1	„	ger. Fische —	5	39	Weimar	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Weimar.
					B. Güter m. Adr. bez.:					
40	F F R Aachen	1	1	Kiste	Kratzen —	28	40	Aachen	Linksrh. Köln	

*) Das Gut ist bezettelt von Tarascon transit P. L. M. nach ? (unleserlich).

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
41	Siegmund Brill, Heuexport, Budapest	—	1	—	Decke (Privat-) —	—	41	Gtr. Abf. Hbg. B.	K. E.-D. Altona	
42	Elektrizitäts-Aktiengesellschaft (vorm. Schukert & Cie. in Passau)	—	1	Kistchen	Gummi —	6	42	Passau	Bayerische Stsb.	
43	Hirschler Schilfrohrhandlung in Also J. L. L. Mitz Ungarn	—	1	—	Wagendecke —	—	43	Simbach	„	
44	Lockford in Berlin	—	6	Kolli	Turngeräthe —	376,5	44	Köln, Eilgut	Linksrh. Köln	
45	M.B. Pfeiffer Halle a. S.	—	1	Pack	25 Säcke —	25	45	Corbetha	K. E.-D. Erfurt	
46	Rothfliess	6	1	—	Leim —	—	46	Leipzig Eilg. Bhf.	„	
47	Vienenburg E. J. E.	420	1	Petrol.-Fass	leer —	32	47	Bismark i. A.	K. E.-D. Magdeburg	
48	Alois Wenzel	—	1	Soldatenkoffer	— —	16	48	München C. B.	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
49	weiss	1	4	Bund	Eisenbleche —	101	49	Schweidnitz	K. E.-D. Berlin	
50	weiss	1	2	Stück	eis. Röhren —	50	50	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
51	I roth	—	4	Unterlagekasten	— —	12	51	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	
52	I roth	—	4	—	eis. Lager —	12	52	„	„	mit Plombe Nr. 3 v. 20/I. 94 von Monza.
53	—	10	1	—	Wagendecke —	—	53	Kufstein	Bayerische Stsb.	
54	—	52	1	Fass	leer —	—	54	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
55	—	138	1	Oelfass	leer —	33	55	Bremen	K. E.-D. Hannover	
56	—	210	1	—	eis. Kugel, ansch. Gewicht zu einer Hängelampe	3	56	Lippstadt	„	
57	—	296/97	2	Kolli	Spitzen —	20	57	Köln, Eilgut	Linksrh. Köln	
58	—	9848	1	Kiste	Margarine —	17	58	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
59	/ (weiss)	—	1	Stange	Schmiedeeisen —	42	59	Pretzsch	K. E.-D. Erfurt	5,2 m lang.
60	R 180 (in Raute) B	26	1	Ballen	Lumpen —	188	60	Köln, Gereon	Linksrh. Köln	
61	[Zeichen]	36204	1	Kiste	Zuckerwaaren —	24	61	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
62	104 (in Raute)	—	1	Stück	Baumwolle —	170	62	Luxemburg	Wilh.-Luxemburgb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
63	—	—	5	Pack	Blech- u. Eisenabfälle	82	63	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
64	—	—	3	Kolli	Borde, 4 m 50 cm lang, 30 cm breit	42	64	Worms	Hessische Ludwigsb.	
65	—	—	1	—	gusseis. Bratpfanne —	3	65	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
66	—	—	14	Stück	kief. Bretter —	—	66	Schievelbein	K. E.-D. Bromberg	3,75 m lang. 12 cm breit.
67	—	—	18	„	Bretter —	82,5	67	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	ab Themar eingegang.
68	—	—	2	Pack	20 Bretter —	—	68	Gommern	K. E.-D. Magdeburg	auf der Strecke gef.
69	(schwarz)	—	1	Bund	Eckeisen —	54	69	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
70	—	—	2	Stück	Eisen —	33	70	Erstein	Elsass-Lothring.	
71	—	—	1	Packet	4 Stäbe Eisen —	37	71	Lindern	Linksrh. Köln	
72	—	—	2	—	⊤-Eisenstücke 1,63 m lang, 0,10 m br.	28	72	Homburg a/Efze	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.
73	—	—	1	Pack	Eisenwaaren —	3	73	Strassburg	Elsass-Lothring.	
74	—	—	1	„	alte Emballage —	10	74	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
75	—	—	1	Bund	Façoneisen —	59	75	Würzburg	Bayerische Stsb.	6 Stück ca. 1 m lang.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
76	—	—	1	Bund	Flacheisen	—	25	76	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
77	—	—	2	Stäbe	Flacheisen	—	40	77	Rappoltsweiler	Elsass-Lothring.	
78	—	—	1	Stab	Flacheisen	—	21	78	Strassburg	"	auf der Strecke gef.
79	—	—	1	Ballen	Flachs	—	11	79	Minden	K. E.-D. Hannover	
80	—	—	3	Säcke	Gerste	—	211	80	Simbach	Bayerische Stsb.	
81	—	—	1	—	eis. Gewicht	—	25	81	Tempelhof	K. E.-D. Berlin	
82	—	—	1	—	runde durchlochte Gummischeibe		0,2	82	Eilg. Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
83	—	—	1	Stück	Guss	—	4	83	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	Kollo	1 alter defekter Heizschlauch		4	84	Gera	K. E.-D. Erfurt	
85	—	—	1	—	eis. Hemmschuh ohne Handgriff		9	85	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
86	—	—	1	Gebund	Holzreifen	—	1	86	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
87	—	—	1	—	Kette, 3,40 m lang	—	—	87	Leinhausen Hauptwerkst.	K. E.-D. Hannover	
88	—	—	4	Pack	Ketten	—	—	88	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
89	—	—	1	Kiste	Kleidung u. Effekten		44	89	Hannover	K. E.-D. Hannover	
90	—	—	1	—	Latirbaum	—	—	90	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
91	—	—	1	—	eis. Latirbaum	—	—	91	Flensburg	K. E.-D. Altona	
92	—	—	1	—	gebr. Laufschiene	—	—	92	Hamburg	"	
93	—	—	1	Petroleumfass	leer	—	32	93	Metz	Elsass-Lothring.	
94	—	—	4	—	rohe Rungen	—	31	94	Lyck	K. E.-D. Bromberg	
95	—	—	1	—	Sackkarre	—	—	95	Angermünde	K. E.-D. Berlin	
96	—	—	1	Pack	Säcke	—	24	96	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
97	—	—	1	—	eis. Schaar	—	3	97	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
98	—	—	1	Pack	Schippen (6 Stück)	—	—	98	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
99	—	—	1	—	alte Spannsäge	—	—	99	Soest	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	3	Ballen	Staniol in Papier	—	8	100	Tilsit	K. E.-D. Bromberg	
101	—	—	1	—	Strohsack	—	9	101	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
102	—	—	1	—	Wagenwinde	—	—	102	Metz	Elsass-Lothring.	
103	—	—	1	—	Wasserwaage	—	2	103	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
104	—	—	1	Fass	Wein	—	40	104	Elberfeld	"	
105	—	—	11	Stück	schmale Tannenbretter		28	105	Minden	K. E.-D. Hannover	am 12/2. auf der Strecke gef.

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	G B	60	1	Kiste	Bücher	—	17	1	Mariembourg	Grand Central Belge	
2	L W	—	1	Sack	Kartoffeln	—	40	2	Louvain	"	
3	W	22	1	Kollo	2 Waschtische	—	50	3	Speier	Pfälzische E.	Speyer bezettelt.
4	Best Refered	—	1	"	Eisenblech	—	34	4	Court-St. Etienne	Grand Central Belge	
5	Belgium	—	1	"	Eisenblech	—	35	5	Weert-St. Georges	"	
6	—	—	1	"	Holzschuhe	—	4	6	Charleroi (Ville Basse)	"	
7	—	—	1	"	Nägel	—	16	7	Anvers Bs.	"	
8	—	—	1	—	eiserne Stange	—	10	8	"	"	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

fristen für Eilgüter ein 6 stündiger, für Frachtgüter ein 12 stündiger Lieferfristzuschlag in Kraft.

Budapest, am 1. März 1894. (566)

4. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 220 Wagenplänen soll vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebotes sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnungen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1—10, Zimmer 95, zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 *M.* bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Wagenplänen“

versehen zu dem auf

Freitag, den 16. März 1894, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 3. März 1894. (567)

Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Lieferung von:

6 Stück Schnellzug-Verbund-lokomotiven

soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden und ist hierzu Termin auf:

Dienstag, den 27. März d. J., Vormittags 11 Uhr,

bei unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst anberaumt, an welche Dienststelle bis dahin auch die Angebote mit der Aufschrift:

Angebot auf Lieferung von Lokomotiven

einzureichen sind.

Die Bedingungen nebst Beschreibung und Zeichnungen der Lokomotiven sind ebendaselbst einzusehen, sowie gegen Zahlung von 3,30 *M.* Herstellungskosten einschliesslich der allgemeinen und Bewerbungsbedingungen, sowie eines Angebotformulares erhältlich.

Strassburg, den 5. März 1894. (568)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahn. Verkauf von ausrangirten Lokomotiven und Wagen. Sieben Lokomotiven mit Ersatzstücken, ein Gepäckwagen und 47 Güterwagen sollen den 27. März 1894 durch Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Central-Administrations-Gebäude Droogbak Amsterdam. (569)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 21. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. März 1894.

Inhalt:

Die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe.

Die Pläne für die Neugestaltung der Dresdner Bahnhöfe, über welche in den Nummern 12 und 13 Jahrg. 1890 d. Ztg. berichtet worden ist, haben in den letzten Jahren, nachdem mit ihrer Ausführung begonnen worden, gegenüber der ursprünglichen generellen Planung eine wesentliche Erweiterung und Vervollständigung erfahren.

Wenn hierbei auch an den Grundzügen des generellen Planes allenthalben festgehalten werden konnte, so sind die Aenderungen doch so bedeutende, dass die neuere spezielle Planung gegenüber dem generellen Projekte namentlich in betrieblicher Hinsicht eine wesentlich vollkommenere geworden ist.

Die Nothwendigkeit zu dieser Vergrösserung ergab sich einerseits aus denjenigen Erörterungen, welche sich darauf zu erstrecken hatten, wie die Bedürfnisse des städtischen Verkehres und sonstige öffentliche Interessen gleichzeitig mit den Interessen der Eisenbahnverwaltung am zweckmässigsten befriedigt werden könnten.

Andererseits wurden gewisse Vervollständigungen der generellen Entwürfe durch diejenigen technischen Ermittelungen veranlasst, welche mit dem Eintritt in die spezielle Bearbeitung der Projekte von der Staatseisenbahn-Verwaltung zu dem Zwecke vorgenommen worden waren, um den mannigfachen Bedürfnissen des Betriebes die neuen Anlagen genauer anzupassen.

Da es im allgemeinen galt, Verhältnisse zu schaffen, welche diesen Bedürfnissen nicht nur gegenwärtig, sondern auch künftig in absehbarer Zeit zu genügen imstande sind, ist vor allem noch einmal untersucht worden, inwieweit die betreffs der künftigen Verkehrszunahme den generellen Entwürfen für die neuen Bahnhofsanlagen zu Grunde gelegten Schätzungen, welche auf den bis Ende des Jahres 1888 erzielten Ergebnissen fussten, nach Maassgabe der inzwischen thatsächlich eingetretenen Weiterentwickelung des Verkehres noch als zutreffend anzusehen seien. Diese Untersuchung hat nun insofern ein überraschendes Resultat ergeben, als nach dem Jahre 1888, ungeachtet der Ungunst der allgemeinen wirthschaftlichen Lage, der Personenverkehr eine weit grössere Steigerung erfahren hat, als erwartet werden konnte.

Derselbe ist nämlich auf den 4 Dresdner Bahnhöfen von 7 223 073 Reisenden und 7 691 201 *M.* Einnahme im Jahre 1888 auf 9 087 836 Reisende und 9 883 677 *M.* Einnahme im Jahre 1892, mithin in den letzten 4 Jahren um 1 864 763 Reisende, d. i. um rund 26 %, und um 2 192 476 *M.* Einnahme, d. i. um rund 29 % gestiegen. Angenommen nun, dass die Steigerung in gleicher Weise anhält — wiewohl sie zeither sogar eine fortdauernd progressive gewesen ist —, so würde im Jahre 1904 ein Gesammtverkehr von 14 Millionen Reisenden für Dresden zu erwarten sein, während nach den früher angenommenen Verhältnissen der Gesammtverkehr des Jahres 1904 auf nur 12 Millionen Reisende geschätzt werden konnte. Die Vermehrung gegenüber dieser Schätzung beträgt rund 17 %.

Hiernächst ist der Eingang und Abgang von Gütern an den 4 Bahnhöfen Dresdens — ganz abgesehen von dem Durchgangsverkehre — von 1 982 755 t im Jahre 1888 auf 2 329 750 t im Jahre 1892, mithin um 346 995 t, d. i. um mehr als 17 % gestiegen.

Angesichts dieser enormen Steigerung des Verkehres war es durchaus geboten, für die Bedürfnisse der Zukunft in noch

weitgehenderem Maasse als es ursprünglich geplant war, schon jetzt Vorsorge zu treffen.

Dies galt zunächst I. vom Hauptpersonenbahnhof in Dresden-Altstadt. Um auch für fernere Zeiten dem nach dem Vorbemerkten zu erwartenden weiteren Anwachsen des Verkehres Rechnung zu tragen und die gesammten Stationsanlagen sowohl für die Zwecke der Betriebsführung als auch im Interesse des reisenden Publikums vollkommener auszugestalten, erwies sich bei spezieller und wiederholter Durcharbeitung des Bahnhofsplanes eine Vermehrung der Geleise und Erweiterung der Bahnsteiganlagen, nicht minder die Errichtung eines von Grund aus neuen Empfangsgebäudes als unerlässlich; letzteres schon um deswillen, weil sich unter den obwaltenden örtlichen Verhältnissen die zwingende Nothwendigkeit ergab, diejenigen Flächen, welche das jetzige Empfangsgebäude des Böhmischen Bahnhofes bedeckt, für die erweiterten Geleis- und Bahnsteiganlagen mit in Anspruch zu nehmen.

Da jedoch in dem jetzigen Empfangsgebäude des Böhmischen Bahnhofes die Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit den mit ihr in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Dienststellen untergebracht ist, erwies sich die Errichtung eines besonderen Dienstgebäudes für dieselbe als unvermeidlich.

Der Bau dieses Gebäudes wurde an der Wiener Strasse im Mai 1893 begonnen, und wird spätestens im Sommer 1895 beendet sein.

Die beschlossene gänzliche Beseitigung des jetzigen Bahnhofsgebäudes bot gegenüber den generellen, dasselbe beibehaltenden Plänen, betreffs Anordnung der Geleise, Bahnsteige und Gebäude nicht zu unterschätzende Vortheile, von denen die nachstehenden hervorzuheben sind:

Nach dem nunmehr festgestellten speziellen Grundplane wird der ganze Bahnhof gegen die Wiener Strasse soweit verschoben, dass die an seiner Südseite begrenzende Strehlener Strasse bis auf 25 m verbreitert und dadurch geeignet wird, als Zu- und Abgang zum Bahnhofe, sowie als Platz zur Aufstellung von Droschken usw. zu dienen. Auf beiden Langseiten des Bahnhofes ist ein neuer hochgelegener Bahnsteig in Zungenform für je 2 Durchgangsgeleise vorgesehen worden. Durch diese erhebliche Erweiterung des Grundplanes wird es möglich, die Züge nicht nur, wie beim generellen Projekte angenommen war, der Röderauer Linie, sondern auch der Elsterwerdaer Linie künftig auf Hochgeleisen an- und abfahren zu lassen und die Trennung, sowie die Zusammenstellung dieser und der Bodenbacher Züge in einfacherer Weise vorzunehmen, als es nach dem Geleisplane des generellen Entwurfes ausführbar gewesen wäre.

Die Eintrittshalle zum Bahnhofe mit den Fahrkarten- und Gepäckschaltern wird zwischen die Hochgeleise an die Prager Strasse gelegt, während sich an der nach der Wiener Strasse zu gelegenen Seite anstatt der daselbst im generellen Projekte vorgesehenen grossen Eingangshalle nur noch eine schmale Vorhalle befinden wird, welche hauptsächlich zur Gepäckausgabe benutzt werden soll. Vor dem Haupteingange an der Prager Strasse soll ein zur Benutzung als Vorfahrt hinreichend grosser Platz gebildet werden.

Der neue Bahnhof wird hiernach von 3 Seiten zugängig gemacht: von der Strehlener, von der Prager und von der Wiener Strasse her.

Für den Verkehr zwischen dem Hauptpersonenbahnhofe und dem Abstellbahnhofe konnte zufolge der nunmehr erlangten Breite des Bahnhofes eine zweigeleisige Verbindung zwischen dem letzteren und den Hochgeleisen an der Wiener Strasse den generell projektirten Geleisen hinzugefügt werden.

Im allgemeinen hat die spezielle Bearbeitung des Planes für den Hauptpersonenbahnhof ein Ganzes ergeben, welches an Uebersichtlichkeit, Zweckmässigkeit und Betriebssicherheit

Bahnhofs- und Hafen-Bauten in Dresden. 1:25000

ebenso wie an Bequemlichkeit für das reisende Publikum gegenüber dem generellen Projekte ganz wesentlich gewonnen hat und dessen Leistungsfähigkeit den mannigfachen Ansprüchen eines anwachsenden Verkehres aller Voraussicht nach auf absehbare Zeit entsprechen wird. Die einzelnen Erweiterungen und Verbesserungen im Projekte des Hauptpersonenbahnhofes in ihrem nunmehr festgestellten Umfange finden ihren Ausdruck in folgender Zusammenstellung:

	nach dem generellen Entwurfe	nach dem speziellen Entwurfe
Bahnhofsfläche . .	109 550 qm	133 000 qm
zu erwerbendes Areal	14 150 „ à 44 *M.*	37 600 „ à 66 *M.*
Länge der Bahnhofsgeleise . . .	23 600 m	27 500 m
Anzahl der Weichen	78 Stück	111 Stück
nutzbare Länge der Bahnsteige . . .	3 200 m	4 800 m
Grundfläche neuer Gebäude	1 900 qm à 550 *M.*	11 580 qm à 400 *M.*
Strassenunterführungen unter .	21 Geleisen à 22 000 *M.*	30 Geleisen à 26 000 *M.*
Strassenüberführungen von . .	190 m Länge mit 3 000 qm Strassenfläche à 90 *M.*	273 m Länge mit 4 526 qm Strassenfläche à 120 *M.*

Demgemäss sind die veranschlagten Kosten in den wichtigsten Titeln gestiegen:

für Grunderwerb	von	626 000 *M.*	auf 2 477 000 *M.*
„ Oberbau	„	597 000 „	„ 827 000 „
„ neue Gebäude	„	1 050 000 „	„ 4 433 000 „
„ Strassenunterführungen	„	457 000 „	„ 785 000 „
„ Strassenüberführungen	„	270 000 „	„ 555 000 „

Im ganzen wird sich der Bauaufwand für den Hauptpersonenbahnhof nebst Zubehör nach den neueren Veranschlagungen auf 16 267 000 *M.* belaufen, mithin sich gegen den generellen Anschlag um rund 7 300 000 *M.* erhöhen, in welcher Summe allerdings die Kosten für das neue Dienstgebäude der Generaldirektion mit enthalten sind.

Der Bau des Hauptpersonenbahnhofes ist in der zweiten Hälfte des Jahres 1893 zunächst auf seinem südlichen Theile in Angriff genommen worden, da bereits im Jahre 1895 wegen Abbruchs der jetzt vorhandenen Stationsanlagen interimistisch der gesammte Personenverkehr auf jenen südlichen Theil des neuen Bahnhofes gelegt werden muss.

II. A b s t e l l b a h n h o f. Der an den Hauptpersonenbahnhof sich anschliessende Abstellbahnhof wird von der Erweiterung des ersteren insofern betroffen, als die im generellen Plane eingeleisig angenommene Verbindung zwischen den nördlichen Hochgeleisen des Hauptpersonenbahnhofes und dem Abstellbahnhof nunmehr zweigeleisig ausgebaut werden soll.

Der Bau des Abstellbahnhofes, welcher im Jahre 1893 begonnen worden, wird voraussichtlich noch im Jahre 1896 vollendet, muss jedoch im Frühjahr 1895 schon so weit vorgeschritten sein, dass er alsdann — also gleichzeitig mit der Verlegung des Personenverkehres auf die Südseite des Hauptbahnhofes — zum Theil schon in Betrieb genommen werden kann.

Die für den Abstellbahnhof (einschliesslich der nothwendigen Abänderungen des mit demselben im Zusammenhang stehenden Lokalgüterbahnhofes Dresden-Altstadt) generell veranschlagten Kosten von 2 070 000 *M.* erhöhen sich auf 2 950 000 *M.*

III. V e r b i n d u n g s b a h n v o n D r e s d e n - A l t s t a d t n a c h D r e s d e n - N e u s t a d t m i t H a l t e s t e l l e „ W e t t i n e r S t r a s s e “. Im generellen Entwurfe war die Anlage der Haltestelle „Wettiner Strasse“ an der Verbindungsbahn zwischen der Freiberger und der Wettiner Strasse unter theilweiser Inanspruchnahme des Areales der städtischen Gasanstalt vorgesehen. Nachdem es aber die Stadtgemeinde Dresden übernommen hatte, die Weisseritz von der Flurgrenze mit Löbtau an in einem neuen Bette entlang dem projektirten Werkstättenbahnhofe und beim Dorfe Cotta in die Elbe zu zu führen, bot sich die Füglichkeit, der genannten Haltestelle unter Benutzung der vertragsmässig dem Staatsfiskus zufallenden Strecke des früheren Weisseritzbettes eine andere, günstigere, etwa 150 m von der Wettiner Strasse in der Richtung nach der Elbe entfernte Lage zu geben. Bei Annahme derselben kann das Areal der städtischen Gasanstalt unberührt bleiben und kann ferner der Haltestelle eine für ihre Geleisanlagen und ihre Zugängigkeit weit zweckmässigere Gestalt gegeben werden, als es nach Maassgabe des generellen Planes thunlich gewesen wäre. Während in dem letzteren die Geleise der Vorortzüge mit nur e i n e m Bahnsteige zwischen den Geleisen der Fernzüge geplant waren, können nunmehr umgekehrt die Geleise der Fernzüge in die Mitte genommen und können auf die Aussenseite derselben die Geleise der Vorortzüge genommen werden, wie dies in gleicher Weise auf dem Personenhauptbahnhofe, sowie auf mehreren in der Nähe Dresdens gelegenen Verkehrsstellen vorgesehen beziehentlich schon durchgeführt ist. Diese Anordnung macht es möglich, die Vorortzüge später auf eigenen Geleisen und ohne Niveaukreuzung mit Fernzuggeleisen durch die Stadt hindurchzuführen, bedingt aber die Anlage z w e i e r Bahnsteige und eine erhebliche Verbreiterung der ganzen hochliegenden Haltestelle. Dieselbe wird im allgemeinen eine den Haltestellen der Berliner Stadtbahn ähnliche sein. In ihrer unmittelbaren Nähe wird sich die bereits im Bau begriffene städtische Centralmarkthalle befinden. Zufolge der erheblichen Erweiterungen, welche nach vorstehendem die Verbindungsbahn und die Haltestelle „Wettiner Strasse“ erfahren, sowie aus Anlass der Herstellung anderweiter Strassenunterführungen sind die Kosten gegenüber dem generellen Entwurfe von 2 950 000 *M.* auf 4 165 500 *M.* gestiegen.

Nachdem die Weisseritz am 1. Juli 1893 in ihr neues Bett geleitet worden war, sind die Arbeiten an der Verbindungsbahn energisch in Angriff genommen worden und es steht zu erwarten, dass dieselben auf der ganzen Strecke bis zur Elbe im Jahre 1895 vollendet sein werden.

IV. R a n g i r b a h n h o f i n D r e s d e n - F r i e d r i c h s t a d t. Für die spezielle Planung des Rangirbahnhofes kam nicht nur die Steigerung des Lokalgüterverkehres der vier Dresdner Bahnhöfe, sondern auch der Umfang des Durchgangsgüterverkehres in Betracht.

Durch die in letzterer Beziehung angestellten Ermittelungen wurde festgestellt, dass im Jahre 1889 während einer Woche über 14 000 Güterwagen auf den Bahnhöfen Dresdens angekommen und ebenso viele von da ausgelaufen waren. Schon hiernach müsste daher mit dem Eingange von 2 000 Güterwagen an einem Tage gerechnet werden, selbst wenn eine Verkehrssteigerung nicht zu erwarten wäre. Dass aber auf eine solche ganz nothgedrungen Rücksicht zu nehmen ist, ergab sich nicht nur aus dem bereits erwähnten fortwährenden Anwachsen des Dresdner Lokalgüterverkehres, sondern auch aus dem Umstande, dass mit diesem die Steigerung des für den Güterwagendurchgang in Dresden ganz wesentlich mitbestimmenden allgemeinen Güterverkehres des Landes nahezu gleichen Schritt gehalten hat. Es hatte sich nämlich ferner ergeben, dass weitaus der grösste Theil der in Dresden einlaufenden Wagen nach Endstationen der aus Dresden auslaufenden Güterzuglinien zu befördern ist, und dass die Durchgangswagen wegen der Beschränktheit der derzeitigen Bahnhofsanlagen ungebührlich lange in Dresden aufgehalten werden.

Obgleich nun schon bei dem generellen Entwurfe die Sammlung der durchgehenden Güterwagen auf eigenen Geleisen beabsichtigt gewesen war, wiesen die angegebenen Untersuchungsergebnisse darauf hin, jene Vorsorge in noch weiterem Maasse zu treffen, und den Rangirbahnhof von vornherein grösser herzustellen, als dies ursprünglich geplant gewesen war. Dies war um so rathsamer, als zur Zeit die erforderlichen Schüttungsmassen bei der Ausschachtung des gleichzeitig im Bau begriffenen Verkehrs- und Winterhafens im Ostragehege und bei der Ausschachtung des neuen Weisseritzbettes billig zu erlangen waren, während eine spätere Beschaffung dieser Massen während des Betriebes nur unter erschwerten Umständen und mit grösseren Kosten würde erfolgen können.

Für das Maass der bei der nahezu vollendeten Herstellung des Rangirbahnhofes eingetretenen Erweiterung des generellen Projektes ist nachstehende Vergleichung bezeichnend:

	nach dem generellen Projekte	nach der Ausführung
Grundfläche des Rangirbahnhofes .	265 455 qm	385 420 qm
Arealerwerbskosten	1 290 000 *M.*	1 840 000 *M.*
Massenbewegung	782 000 cbm	1 550 000 cbm
Länge der den Bahnhof übersetzenden Waltherstrasse . .	163 m über 34 Geleisen	300 m über 56 Geleisen

Die Gesammtkosten des Rangirbahnhofes, welche generell auf 5 600 000 *M.* veranschlagt waren, werden sich auf 7 950 000 *M.* erhöhen.

V. W e r k s t ä t t e n b a h n h o f i n D r e s d e n - F r i e d r i c h s t a d t. Dieser Bahnhof wird im Jahre 1894 vollendet sein. Die Ausführung wird gegen den generellen Entwurf nur insofern eine Aenderung aufweisen, als es wegen mannigfacher

Vortheile für den Werkstättenbetrieb für zweckmässig erachtet worden ist, den Geleisen nicht die früher vorgesehene gerade, sondern eine schiefe Lage gegen die Bahnhofsgrenzlinien zu geben. Den generell veranschlagten Kosten an 4 065 000 *M.* stehen 4 300 000 *M.* des speziellen Anschlages gegenüber.

VI. Das Dienstgebäude an der Strehlener Strasse sollte nach dem generellen Entwurfe ausser dem an der genannten Strasse gelegenen längeren Flügel nur noch einen kürzeren an der Werderstrasse und im ganzen eine Grundfläche von 2 350 qm erhalten. Die Kosten waren mit 425 *M.* für 1 qm, d. i. im ganzen auf 1 000 000 *M.* veranschlagt. Es hatte jedoch sich das Bedürfniss nach einer Vergrösserung der Grundfläche des Gebäudes herausgestellt. Die bebaute Fläche wurde um mehr als die Hälfte, d. i. auf 3 700 qm vergrössert. Die ganze Anlage hat jedoch thatsächlich nur 390 *M.* Baukosten für 1 qm und somit einen Gesammtaufwand von etwa 1 443 000 *M.* erfordert.

—

Während für sämmtliche vorstehend besprochene Baulichkeiten, soweit sie nicht schon vollendet oder in Bau begriffen sind, mindestens die speziell bearbeiteten Kostenanschläge vorliegen und auch die Verbindungsbahnen bei Naundorf und Zitzschewig sowie das zweite Geleise von Dresden bis Naundorf bereits ausgeführt worden sind, liegen für den Personenbahnhof in Dresden-Neustadt, den Güterbahnhof daselbst, die Verlegung der Leipzig-Dresdner Personenzuggeleise vom neuen Personenbahnhof bis Pieschen, die zwei neuen Geleise über die Elbe und den Rangirbahnhof in Klotzsche die speziellen Pläne und Anschläge zur Zeit noch nicht vor.

Durch die angestellten Erörterungen ist jedoch soviel festgestellt worden, dass der genannte Rangirbahnhof in Klotzsche minder umfänglich, als ursprünglich geplant, auszuführen ist, dass dagegen die anderen Bauten eine erhebliche Vergrösserung zu erfahren haben.

Im einzelnen ist hierüber folgendes zu bemerken:

VII. Der Personenbahnhof in Dresden-Neustadt sollte nach dem generellen Projekte ausser 2 Bahnsteigen für den Fernverkehr nur einen Bahnsteig für den Vorortverkehr erhalten. Inzwischen ist jedoch für nothwendig erachtet worden, denselben noch mit einem zweiten Bahnsteige für den Vorortverkehr auszustatten. Es wird hierdurch die Möglichkeit, gleichzeitig 4 Personenzüge in jeder Richtung abfertigen zu können, und somit eine grössere Leistungsfähigkeit dieses Bahnhofes erreicht. Weiter sollen in Uebereinstimmung mit der oben unter III. besprochenen Anlage der Haltestelle „Wettiner Strasse" und zu dem dort angegebenen Zwecke einer vollständigen Trennung der Geleise für die Vorortzüge von denen für die Fernzüge auch in Dresden-Neustadt die Vorortgeleise an die Aussenseite des Bahnhofes zu liegen kommen. Dies bedingt auch eine Kostenvermehrung für die Ueberschneidungsbrücke der Schlesischen über die Leipzig-Dresdener Linie.

Hierdurch erhöht sich nach der neueren generellen Veranschlagung der Gesammtaufwand für den Personenbahnhof Dresden-Neustadt von 3 370 000 *M.* auf 5 208 000 *M.*

VIII. Die Verlegung der Personenzuggeleise der Leipzig-Dresdner Linie von Dresden-Neustadt bis Pieschen war generell nur mit 2 Geleisen geplant und veranschlagt worden. Die künftigen Verkehrsverhältnisse der Bahnstrecke Dresden-Kötzschenbroda-Coswig bedingen jedoch, dass der Ausbau mindestens des dritten Personenzuggeleises auf dieser ganzen Bahnstrecke alsbald erfolgt, und es ist abzusehen, dass sich in nicht ferner Zeit auch der Ausbau des vierten Geleises erforderlich machen wird. Denn die Zunahme des Vorortverkehres zwischen Dresden und den zunächst gelegenen Stationen der Leipzig-Dresdner Linie ist in den letzten Jahren ausserordentlich stark gewesen. Die Zahl der zwischen Dresden-Neustadt und den Stationen bis Coswig beförderten Personen, welche nach den bei Aufstellung der generellen Projekte vorliegenden Ergebnissen des Jahres 1888 1 403 507 betragen hatte, ist bis auf 1 750 025 im Jahre 1892, sonach in 4 Jahren um 346 518 oder nahezu 25 % gestiegen. Falls diese Steigerung nur in gleicher Weise anhält, wird der Vorortverkehr zwischen den genannten Stationen bereits im Jahre 1900, also kurz nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofes Dresden-Neustadt, 2 500 000 Personen jährlich betragen. Das ist wesentlich mehr, als im Jahre 1889 erwartet werden konnte. Hiernach erscheint es geboten, die Verlegungsstrecke bis Pieschen anstatt mit den generell zunächst projektirten 2 Geleisen sogleich mit 3 Geleisen auszubauen.

Der unter Berücksichtigung dieser Erweiterungen anderweit aufgestellte Anschlag schliesst mit 2 800 000 *M.* ab, wogegen im generellen Anschlage für die zweigeleisige Verlegungsstrecke nur 1 520 000 *M.* Baukosten berechnet waren.

IX. Güterbahnhof in Dresden-Neustadt. Nach Ueberleitung des Personenverkehres vom Leipziger Bahnhofe auf den neuen Personenbahnhof Dresden-Neustadt soll der erstere unter thunlichster Schonung der auf seinem inneren Theile vorhandenen Baulichkeiten zum Güterbahnhofe umgewandelt werden. Hierbei lässt sich schon jetzt übersehen, dass sich einige im generellen Projekte und Anschlage nicht vorgesehene Herstellungen nöthig machen werden. Im ganzen lässt die erneute generelle Veranschlagung statt der früher berechneten Ausgabe von 1 940 000 *M.* eine solche von 2 500 000 *M.* für den Güterbahnhof in Dresden-Neustadt erwarten.

Im unmittelbaren Zusammenhange mit der Umgestaltung der Bahnhöfe stehen noch einige Herstellungen, deren Nothwendigkeit erst neuerdings hervorgetreten ist. Es sind dies die folgenden:

X. Elektrizitätswerk. Bei Aufstellung der generellen Projektsunterlagen für die Dresdner Bahnhofsbauten war davon ausgegangen worden, dass die Beleuchtung der Bahnhöfe durch aus der städtischen Gasfabrik zu entnehmendes Kohlengas erfolgen werde. Die günstigen Erfahrungen, welche seitdem mit der Verwendung elektrischen Lichtes zur Beleuchtung von Eisenbahnanlagen gemacht worden waren, geben indessen Veranlassung, diese Beleuchtungsart auch hier einzuführen.

Ausserdem wurde in den letzten Jahren durch weitere Ausbildung geeigneter Maschinen zur Uebertragung der elektrischen Kraft auch die Möglichkeit geboten, dieselben für den Werkstätten- und Hafenbetrieb als Motor der Werkzeugmaschinen und Hebevorrichtungen mit Vortheil nutzbar zu machen.

Aus diesen Gründen wurde der Bau eines Elektrizitätswerkes beschlossen.

Der generelle Anschlag für die Maschinen zur Erzeugung des elektrischen Stromes, für die Leitungen und Beleuchtungskörper, sowie für Herstellung der Maschinen- und Kesselhäuser ergibt einen Betrag von 1 750 000 *M.*

Die Gebäude werden in der Nähe des Rangirbahnhofes Dresden-Friedrichstadt errichtet. Von hier soll der elektrische Strom nach den einzelnen Bahnhöfen Dresdens als hochgespannter Strom geleitet, daselbst durch Transformatoren in niedriggespannte Ströme umgewandelt und so den Beleuchtungskörpern zugeführt werden.

Der Bau des Werkes ist so weit vorgeschritten, dass es noch im Jahre 1894 theilweise, und zwar zur Beleuchtung des Rangirbahnhofes in Dresden-Friedrichstadt wird in Betrieb genommen werden können.

Ausserdem macht sich noch XI. der Erwerb von etwa 35 200 qm Areal in der Nähe des Friedrichstädter Güterbahnbahnhofes für Lagerplatzzwecke, sowie XII. die Errichtung eines Dienstgebäudes für die Wirthschaftshauptverwaltung nothwendig.

Zum Vergleiche der vorstehend besprochenen Kostenanschläge mit den seiner Zeit auf Grund der generellen Entwürfe berechneten dergleichen dient folgende Zusammenstellung:

Gegenstand	früherer Anschlag *M.*	neuer Anschlag *M.*
1. Hauptpersonenbahnhof in Dresden-Altstadt	8 965 000	16 267 000
2. Abstell- und Güterbahnhof in Dresden-Altstadt	2 070 000	2 950 000
3. Verbindungsbahn mit Haltestelle „Wettiner Strasse"	2 950 000	4 165 500
4. Rangirbahnhof in Dresden-Friedrichstadt	5 600 000	7 950 000
5. Personenbahnhof in Dresden-Neustadt	3 370 000	5 178 500
6. Güterbahnhof in Dresden-Neustadt	1 940 000	2 500 000
7. Verlegung der Leipzig-Dresdner Personenzuggeleise	1 520 000	2 800 000
8. Rangirbahnhof in Klotzsche	330 000	250 000
9. Verbindungsbahnen bei Naundorf und Zitzschewig, sowie zweites Geleis Dresden-Friedrichstadt-Naundorf	1 775 000	1 775 000
10. Elbbrücke für zwei Geleise	1 550 000	1 550 000
11. Werkstättenbahnhof in Dresden-Friedrichstadt	4 065 000	4 300 000
12. Verwaltungsgebäude an der Strehlener Strasse	1 000 000	1 440 000
13. Elektrizitätswerk	—	1 750 000
14. Arealerwerb in Dresden-Friedrichstadt	—	540 000
15. Dienstgebäude der Wirthschaftshauptverwaltung	—	360 000
zusammen	35 135 000	53 776 000

Schliesslich sei noch bezüglich des neuen Verkehrs- und Winterhafens im Ostragehege, über welchen bereits in Nr. 14 S. 149 Jahrg. 1892 d. Ztg. berichtet worden ist, folgendes erwähnt:

Die im Jahre 1891 aufgenommenen Arbeiten sind so weit gefördert worden, dass das Hafenbecken zur Zeit annähernd vollendet ist. Letzteres hat eine Länge von 1 200 m und eine Breite von 150 m erhalten. Die Hafeneinfahrt ist 35 m breit.

Das Hafenbecken, welches eine Fläche von 14 ha einnimmt, genügt zur Bergung von etwa 300 mittleren Elbfahrzeugen.

Die Höhe der Kaimauern beträgt einschliesslich der Gründungstiefe 12 m, die Stärke der Mauern im Grunde 5,4 m. Die Gesammtmasse der Kaimauern umfasst 101 000 cbm Beton und Granitmauerwerk. Die Länge der Kaianlagen beträgt 2 300 m.

Aus dem Hafenbecken sind insgesammt 1 520 000 cbm, aus der Fluthrinne 400 000 cbm Massen transportirt worden.

Die Erdarbeiten sind am 23. Juni 1891, die Mauerarbeiten am 17. Oktober 1892 begonnen worden.

Die Fertigstellung der Kaimauern und die Ingebrauchnahme des Hafens als Winterhafen steht im Herbste 1894 zu erwarten, während die Inbetriebnahme desselben als Verkehrshafen für Anfang 1896 in Aussicht genommen ist.

Von der Gesammt-Anschlagssumme von 7 450 000 *M* entfallen 5 190 000 *M* für Erd- und Mauerarbeiten und 2 260 000 *M* für Geleis- und Schuppenanlagen.

Entwurf eines Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben.

Erster Abschnitt. Bahneinheit.

§ 1. Privateisenbahnen, welche dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Ges.-Samml. S. 505) unterliegen, und Kleinbahnen (§ 1 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen, Ges.-Samml. S. 225) bilden mit den dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerthen als Einheit (Bahneinheit) einen Gegenstand des unbeweglichen Vermögens, falls der Unternehmer verpflichtet ist, für die Dauer der ihm ertheilten Genehmigung das Unternehmen zu betreiben.

§ 2. Jedes Bahnunternehmen, für welches eine besondere Genehmigung ertheilt ist, ist als eine selbständige Bahneinheit anzusehen. Ist jedoch ein Bahnunternehmen nach den Bestimmungen der für dasselbe ertheilten Genehmigung einheitlich mit einem anderen bereits bestehenden Bahnunternehmen (Stammbahn) zu betreiben, so bildet es ein Zubehör des letzteren.

Wer zur Verfügung über eine Bahn berechtigt ist und in welchem Umfange das Verfügungsrecht ausgeübt werden kann, bestimmt sich nach den gesetzlichen Vorschriften und dem Inhalte der Genehmigung.

§ 3. Die Bahneinheit entsteht, sobald die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebs auf der ganzen Bahnstrecke ertheilt ist. Sie hört auf mit dem Erlöschen der Genehmigung für das Unternehmen, wenn jedoch die Bahn im Bahngrundbuch eingetragen ist, erst mit der Schliessung des Bahngrundbuchblatts.

Als ein Erlöschen der Genehmigung im Sinne dieses Gesetzes ist die Verwirkung derselben in Gemässheit des § 47 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht anzusehen. Dagegen steht es dem Erlöschen der Genehmigung gleich, wenn in einer Zwangsversteigerung ein wiederholter Versteigerungstermin nicht zur Ertheilung eines Zuschlags (§ 45 Satz 1) geführt hat.

§ 4. Zur Bahneinheit gehören:

1. der Bahnkörper und die übrigen Grundstücke, welche dauernd, unmittelbar oder mittelbar, dem Bahnunternehmen gewidmet sind, mit den darauf errichteten Baulichkeiten, sowie die für das Bahnunternehmen dauernd eingeräumten Rechte an fremden Grundstücken;
2. die von dem Bahnunternehmer angelegten, zum Betriebe und zur Verwaltung der Bahn erforderlichen Fonds, die Kassenbestände der laufenden Bahnverwaltung, die aus dem Betriebe des Bahnunternehmens unmittelbar erwachsenen Forderungen und die Ansprüche des Bahnunternehmers aus Zusicherungen Dritter, welche die Leistung von Zuschüssen für das Bahnunternehmen zum Gegenstande haben;
3. die dem Bahnunternehmer gehörigen beweglichen körperlichen Sachen, welche zur Herstellung, Erhaltung oder Erneuerung der Bahn oder der Bahngebäude oder zum Betriebe des Bahnunternehmens dienen. Dieselben gelten, einer Veräusserung ungeachtet, als Theile der Bahneinheit so lange sie sich auf den Bahngrundstücken befinden, rollendes Betriebsmaterial auch nach der Entfernung von den Bahngrundstücken, so lange dasselbe mit Zeichen, welche nach den Verkehrsgebräuchen die Annahme rechtfertigen, dass es dem Eigenthümer der Bahn gehöre, versehen und dem Bahnbetriebe nicht dauernd entzogen ist.

Solange die Bahn nicht in das Bahngrundbuch eingetragen ist, gelten nur diejenigen Grundstücke, welche mit dem Bahnkörper zusammenhängen oder deren Widmung für das Bahnunternehmen sonst äusserlich erkennbar ist, als Theile der Bahneinheit. Nach der Anlegung des Bahngrundbuchblatts gehören ausserdem alle auf dem Titel desselben verzeichneten Grundstücke zur Bahneinheit. Die Entscheidung darüber, ob ein vom Bahnunternehmer angelegter Fonds zum Betriebe und zur Verwaltung der Bahn erforderlich ist, steht der Bahnaufsichtsbehörde zu.

§ 5. Veräusserungen oder Belastungen einzelner zur Bahneinheit gehöriger Grundstücke sind ungültig, soweit nicht die Bahnaufsichtsbehörde bescheinigt, dass durch die Verfügung die Betriebsfähigkeit des Bahnunternehmens nicht beeinträchtigt wird. Sobald die Genehmigung für das Unternehmen erloschen ist, können Veräusserungen oder Belastungen ohne diese Bescheinigung erfolgen, jedoch unbeschadet der an der Bahn begründeten Pfandrechte (§ 21). Hinsichtlich der unter Grundbuchrecht stehenden Grundstücke kann die durch die Zugehörigkeit zur Bahneinheit begründete Verfügungsbeschränkung gegen den Erwerber nur unter der Voraussetzung geltend gemacht werden, dass die Zugehörigkeit des Grundstücks zur Bahneinheit ihm bekannt oder im Grundbuch vermerkt war.

Dadurch, dass ein dem Bahnunternehmen gewidmetes Grundstück von dem Eigenthümer einem anderen Zwecke dauernd gewidmet wird, hört es nicht auf, ein Theil der Bahneinheit zu sein, soweit nicht die im vorstehenden Absatze bezeichnete Bescheinigung ertheilt wird.

§ 6. Die Verfolgung dinglicher Rechte an einzelnen zur Bahneinheit gehörigen Grundstücken finden nur statt, soweit die Bahnaufsichtsbehörde bescheinigt, dass durch die Verfolgung die Betriebsfähigkeit des Bahnunternehmens nicht beeinträchtigt werde.

Wird die Bescheinigung versagt, so kann der Berechtigte gegen Aufgabe seines Rechtes von dem Eigenthümer der Bahn eine Entschädigung fordern, welche sich nach den Vorschriften über die Entschädigung für den Fall der Enteignung bestimmt.

§ 7. Die Vorschriften der §§ 5 und 6 finden auf die Veräusserung und Belastung der für das Bahnunternehmen dauernd eingeräumten Rechte an fremden Grundstücken, auf die Verfolgung dinglicher Rechte an diesen Rechten, sowie auf den Widerspruch des Eigenthümers des Grundstücks gegen die Geltendmachung dieser Rechte entsprechende Anwendung.

Zweiter Abschnitt. Bahngrundbücher.

§ 8. Für die in § 1 bezeichneten Bahnen sind Bahngrundbücher zu führen. Die Eintragung einer Bahn in das Bahngrundbuch kann von dem Eigenthümer beantragt werden, sobald die Bahneinheit entstanden ist (§ 3). Der Antrag ist an die Bahnaufsichtsbehörde zu richten, welche das Amtsgericht (§ 11) um die Eintragung zu ersuchen hat. Veräusserungen oder Belastungen einer Bahneinheit können erst nach Eintragung derselben in das Bahngrundbuch erfolgen. Im Falle der Zwangsvollstreckung geschieht die Eintragung von Amtswegen auf Ersuchen der Bahnaufsichtsbehörde (§ 34 Abs. 3).

§ 9. Auf das Verfahren bei Führung der Bahngrundbücher finden die Vorschriften der Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872 (Ges.-Samml. S. 446) und der dieselbe ergänzenden und abändernden Gesetze entsprechende Anwendung, soweit nicht in diesem Gesetze ein anderes bestimmt ist. Die Vorschriften der Einführungsgesetze zur Grundbuchordnung mit Ausschluss der Bestimmungen über die Anlegung der Grundbücher sind in ihrem Geltungsbereiche auch hinsichtlich der Bahngrundbücher maassgebend. Für die Anwendung dieses Gesetzes sind der Kreis Herzogthum Lauenburg und die Insel Helgoland als zum Geltungsbereich des Gesetzes vom 27. Mai 1873 über das Grundbuchwesen und die Verpfändung von Seeschiffen in der Provinz Schleswig-Holstein (Ges.-Samml. S. 241) und die vormals Grossherzoglich Hessischen Landestheile, das vormals Landgräflich Hessische Amt Homburg, das vormalige Herzogthum Nassau und die vormals Freie Stadt Frankfurt als zum Geltungsbereich des Gesetzes vom 29. Mai 1873 über das Grund-

buchwesen in dem Bezirke des Appellationsgerichts zu Cassel mit Ausschluss des Amtsgerichtsbezirks von Vöhl (Ges.-Samml. S. 273) gehörig anzusehen.

§ 10. Für die Bahngrundbücher kommt das Formular I zur Grundbuchordnung zur Anwendung. Jede selbständige Bahneinheit erhält, unbeschadet der Anwendung des § 13 der Grundbuchordnung, ein eigenes Grundbuchblatt. Bahnen, welche gemäss § 2 als Zubehör einer anderen Bahn anzusehen sind, werden der Stammbahn als Zubehör zugeschrieben.

Die Eintragung der Bahn erfolgt in dem Bahngrundbuch des Amtsgerichts, in dessen Bezirk die Hauptverwaltung des Bahnunternehmens ihren Sitz hat. Befindet sich der Sitz der Hauptverwaltung nicht innerhalb des Preussischen Staatsgebiets, so wird das zur Führung des Bahngrundbuchs zuständige Amtsgericht durch den Justizminister bestimmt.

§ 11. In den Titel des Grundbuchblatts ist eine Beschreibung des Bahnunternehmens aufzunehmen. Dieselbe hat den Anfangs- und Endpunkt der Bahn und den übrigen wesentlichen Inhalt der Genehmigung, insbesondere eine etwaige Begrenzung der Zeitdauer für das Bahnunternehmen, zu enthalten.

Bei Aktiengesellschaften ist der Betrag des Grundkapitals, bei Kommanditgesellschaften auf Aktien der Betrag des Gesammtkapitals der Kommanditisten, bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung der Betrag des Stammkapitals, bei Genossenschaften mit beschränkter Haftpflicht der Betrag der Haftsumme anzugeben. Von der Genehmigungsurkunde, sowie von den Statuten ist eine beglaubigte Abschrift zu den Grundakten zu nehmen.

In den Titel sind ferner folgende Angaben aufzunehmen:

1. die Länge der auf eigenem und der auf fremdem Grund und Boden belegenen Bahnstrecke;
2. der Betrag des zur Anlage und Ausrüstung der Bahn verwendeten Kapitals (Baukapitals);
3. die katastermässige Bezeichnung derjenigen zur Bahneinheit gehörigen Grundstücke, deren Widmung für das Bahnunternehmen weder aus ihrem Zusammenhange mit dem Bahnkörper, noch sonst äusserlich erkennbar ist. Soweit die Grundstücke in Grundbüchern oder anderen gerichtlichen Büchern verzeichnet sind, ist auch das Grundbuchblatt oder die sonstige buchmässige Bezeichnung derselben anzugeben;
4. die zur Bahneinheit gehörigen Fonds;
5. die über das Antheilsverhältniss an Gegenständen, welche mehreren Bahnunternehmen dienen, getroffenen Bestimmungen;
6. der Betrag der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben eines jeden Geschäftsjahres.

Die nähere Einrichtung des Titels wird durch den Justizminister bestimmt.

§ 12. Der Vermerk von Grundstücken auf dem Titel setzt den Nachweis voraus, dass das Grundstück dem Bahneigenthümer gehört und frei von Pfandrechten ist. Sofern für das Grundstück das Grundbuchrecht maassgebend ist, wird dieser Nachweis durch Vorlegung einer zu den Grundakten zu nehmenden beglaubigten Abschrift des Grundbuchblatts geführt. Bei anderen Grundstücken hat das Amtsgericht nach Maassgabe des in den einzelnen Landestheilen geltenden Rechts auf Grund der ihm vorzulegenden Auszüge aus den über die Eigenthums- und Belastungsverhältnisse des Grundstücks geführten Büchern zu entscheiden, ob der Nachweis als geführt zu erachten ist. Auf Erfordern des Amtsgerichts ist eine Bescheinigung des Ortsvorstandes oder der sonst zur Ausstellung solcher Bescheinigungen berufenen Behörde über den Eigenthumsbesitz und die bekannten dinglichen Rechte beizubringen. Auch kann von dem Amtsgericht eine öffentliche Aufforderung zur Anmeldung von Eigenthums- und anderen Ansprüchen erlassen werden.

Ist dem Amtsgericht bei der von ihm vorgenommenen Prüfung bekannt geworden, dass auf dem Grundstücke andere dingliche Rechte als Pfandrechte lasten, so darf der Vermerk auf dem Titel nur stattfinden, falls von der Bahnaufsichtsbehörde bescheinigt wird, dass diese Rechte mit der Betriebsfähigkeit des Bahnunternehmens vereinbar sind.

§ 13. Das Ersuchen der Bahnaufsichtsbehörde um Anlegung des Bahngrundbuchs (§ 8) muss die Person des Bahneigenthümers und die in § 11 Abs. 1 bezeichneten Angaben enthalten.

Die Aufnahme der übrigen nach § 11 erforderlichen Angaben, sowie die Abänderung von Angaben des Titels erfolgt gleichfalls auf Ersuchen der Aufsichtsbehörde. Den Ersuchen sind die Genehmigungsurkunde und die Statuten in Urschrift oder in beglaubigter Abschrift, sowie die in § 12 bezeichneten beglaubigten Abschriften und Auszüge beizufügen.

Der Bahneigenthümer ist verpflichtet, der Aufsichtsbehörde die zur Erwirkung der Eintragungen erforderlichen Angaben und Urkunden zu liefern und kann zur Beibringung derselben von der Bahnaufsichtsbehörde angehalten werden. Von der letzteren ist die Uebereinstimmung der Angaben in betreff des Baukapitals, sowie in betreff der jährlichen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben mit den Abschlüssen der ihr von dem Bahneigenthümer vorzulegenden Rechnungsbücher zu bescheinigen.

§ 14. Von dem Erlöschen der Genehmigung hat die Bahnaufsichtsbehörde dem Amtsgericht Kenntniss zu geben, von welchem das Grundbuchblatt geschlossen wird, wenn keine Pfandrechte im Bahngrundbuche eingetragen sind. Sind Pfandrechte eingetragen, so wird das Erlöschen der Genehmigung vom Amtsgericht im Bahngrundbuche vermerkt und öffentlich bekannt gemacht. Die Schliessung des Bahngrundbuchblatts erfolgt in diesem Falle bei der Löschung der eingetragenen Pfandrechte oder nach Beendigung des Zwangsliquidationsverfahrens und, wenn ein solches bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Bekanntmachung des Erlöschens der Genehmigung nicht eröffnet ist, zu diesem Zeitpunkte.

§ 15. Nach Anlegung des Bahngrundbuchs ist die Zugehörigkeit eines Grundstücks zur Bahneinheit in dem über das Grundstück geführten Grundbuche oder Stockbuche oder in dem in der vormals Freien Stadt Frankfurt geführten Verbotsbuche einzutragen. Nach Aufhören der Bahneinheit ist der Vermerk unter gleichzeitiger Eintragung eines durch eine Veräusserung derselben eingetretenen Eigenthumswechsels zu löschen.

Der Bahneigenthümer ist verpflichtet, die Eintragung und Löschung zu beantragen, und kann hierzu von der Bahnaufsichtsbehörde angehalten werden. Soweit die Grundstücke auf dem Titel des Bahngrundbuchblatts vermerkt sind, wird die Eintragung und Löschung von dem das Bahngrundbuch führenden Amtsgericht von Amtswegen veranlasst.

Vor dem Aufhören der Bahneinheit kann der Vermerk über die Zugehörigkeit eines Grundstücks zu derselben nur mit Zustimmung der Bahnaufsichtsbehörde oder des Liquidators im Falle der Zwangsliquidation gelöscht werden.

In den vormals Grossherzoglich Hessischen Landestheilen, in dem vormals Landgräflich Hessischen Amte Homburg und in den Landgemeinden der vormals Freien Stadt Frankfurt tritt an die Stelle des Vermerks im Grundbuche und der Löschung desselben eine von dem Amtsgerichte, in dessen Bezirk das Grundstück belegen ist, dem Ortsgericht (Feldgericht) über die Zugehörigkeit zur Bahneinheit und das Aufhören derselben zu machende Mittheilung.

§ 16. Zur Tragung der Kosten der in diesem Abschnitte erwähnten Eintragungen und Löschungen ist der Bahneigenthümer verpflichtet.

Es werden erhoben für die Anlegung des Bahngrundbuchs die in § 11 des Kostentarifs zur Grundbuchordnung bestimmten Sätze, für den Vermerk des Erlöschens der Genehmigung einschliesslich der öffentlichen Bekanntmachung desselben der Satz § 3 c 1 und für die Schliessung des Bahngrundbuchblatts der Satz § 3 c 2.

Die Eintragung des infolge einer Veräusserung der Bahn eingetretenen Eigenthumswechsels in dem über ein Bahngrundstück geführten gerichtlichen Buche erfolgt gebührenfrei.

Dritter Abschnitt. Dingliche Rechtsverhältnisse an Bahnen im allgemeinen.

§ 17. Auf den Erwerb des Eigenthums und der sonstigen dinglichen Rechte an der Bahneinheit, den Umfang, die Wirkung, Uebertragung und Aufhebung dieser Rechte finden, soweit nicht dieses Gesetz ein anderes bestimmt, im ganzen Umfange der Monarchie die in den Grundbuchgesetzen für Grundstücke gegebenen Vorschriften Anwendung. Neben denselben kommen die am Sitze des für die Führung des Bahngrundbuchs zuständigen Gerichts geltenden Vorschriften der Einführungsgesetze und die nach Maassgabe der Grundbuchgesetze und der Einführungsgesetze an diesem Orte noch geltenden Vorschriften des bisherigen Immobiliarsachenrechts zur Anwendung. Der Geltungsbereich der Einführungsgesetze bestimmt sich nach den Vorschriften in § 9 dieses Gesetzes.

§ 18. Die Angaben des Bahngrundbuchs über die Zugehörigkeit von Grundstücken zur Bahneinheit gehören nicht zu dem Inhalte des Grundbuchs, auf welchen sich die Vorschriften über die Rechtswirkung des Erwerbs in gutem Glauben erstrecken.

§ 19. Die Eintragung einer Hypothek oder Grundschuld an einer Bahn (Bahnpfandschuld) kann auf Grund einer vor der Eintragung der Bahn in das Bahngrundbuch von dem Eigenthümer erklärten Bewilligung erfolgen.

§ 20. Nach dem Erlöschen der Genehmigung stehen den Bahnpfandgläubigern an den zu diesem Zeitpunkt zur Bahneinheit gehörigen Gegenständen die Rechte eines Hypotheken- oder Grundschuldgläubigers bezüglich der Grundstücke und die Rechte eines Faustpfandgläubigers bezüglich der beweglichen Gegenstände zu. Diese Rechte erlöschen mit der Schliessung des Bahngrundbuchblatts.

Vierter Abschnitt. Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber.

§ 21. Eine Bahnpfandschuld kann ohne Bezeichnung des Gläubigers im Bahngrundbuch eingetragen werden, wenn die Schuld in Theile zerlegt und die Genehmigung zur Ausstellung von Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber ertheilt ist. In diesem Falle sind in der Eintragung neben dem Gesammtbetrage die Theilschuldverschreibungen nach Anzahl, Bezeichnung und Betrag anzugeben. Ist ein Tilgungsplan vorhanden, so bedarf es nicht der Angabe der Zahlungsbedingungen in der Eintragung, sondern es genügt die Verweisung auf den zu den Grundakten zu nehmenden Plan. Die Vorlegung einer Schuldurkunde ist auch dann nicht erforderlich, wenn der Schuldgrund bei der Eintragung angegeben wird.

§ 22. Auf die Ausstellung der Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber finden die Vorschriften des Gesetzes vom 17. Juni 1833 wegen Ausstellung von Papieren, welche eine Zahlungsverpflichtung an jeden Inhaber enthalten (Ges.-Samml. S. 75), Anwendung.

§ 23. Die Eintragung der Theilschulden ist öffentlich bekannt zu machen. Die Bildung eines Hypotheken- oder Grundschuldbriefes findet nicht statt. Zur Geltendmachung der Rechte aus der Eintragung ist der Inhaber der Theilschuldverschreibung berechtigt.

§ 24. Eine für einen bestimmten Gläubiger eingetragene Bahnpfandschuld kann mit Zustimmung des eingetragenen Eigenthümers in Theile ohne Bezeichnung der Gläubiger zerlegt werden. Die Umwandlung ist unter Vernichtung der Urkunde, welche über die Bahnpfandschuld gebildet war, in das Bahngrundbuch einzutragen. Die Vorschriften der §§ 22, 23 finden Anwendung.

Theilabtretungen einer für einen bestimmten Gläubiger eingetragenen Bahnpfandschuld können ohne Bezeichnung des Erwerbers nicht erfolgen.

§ 25. Zur Löschung von Theilschulden hat der Eigenthümer eine gerichtliche oder notarielle Urkunde über die durch ihn erfolgte Vernichtung der Theilschuldverschreibungen beizubringen. Im Falle einer Kraftloserklärung derselben ist ausser dem Ausschlussurtheile die Löschungsbewilligung desjenigen, der das Ausschlussurtheil erwirkt hat, beizubringen.

Die Beibringung der in Absatz 1 bezeichneten Urkunden wird durch die unter Verzicht auf Zurücknahme erfolgte Hinterlegung des Betrags der fälligen Theilschuld ersetzt.

§ 26. Soweit nicht nach Inhalt der Urkunde (§ 25) auch die Vernichtung der für die Theilschuldverschreibungen ausgegebenen Zinsscheine erfolgt ist, sind die letzteren vorzulegen. Zinsscheine über verjährte Zinsen brauchen nicht vorgelegt zu werden.

Die Vorlegung der nach der Fälligkeit der Theilschuld fällig werdenden Zinsscheine ist im Falle des § 25 Abs. 2 nicht erforderlich, in anderen Fällen nur insoweit, als der Aussteller zur Einlösung trotz der Fälligkeit der Hauptschuld verpflichtet ist.

Die Vorlegung eines Zinsscheins wird durch die unter Verzicht auf Zurücknahme erfolgte Hinterlegung des Betrags desselben ersetzt. Die Vorschriften des § 96 der Grundbuchordnung finden auf die Zinsscheine entsprechende Anwendung.

§ 27. Die Löschung der Theilschuld ist öffentlich bekannt zu machen.

§ 28. Die Rechte aus Theilschuldverschreibungen können nach Einleitung der Zwangsverwaltung oder der Zwangsversteigerung oder in dem Falle des Konkursverfahrens oder der Zwangsliquidation durch Beschluss einer Versammlung der Gläubiger ganz oder theilweise aufgegeben werden.

§ 29. Die Versammlung der Gläubiger wird durch das Gericht berufen. Die Berufung findet statt, wenn sie unter Angabe des Zwecks, sowie unter Einzahlung eines zur Deckung der Kosten hinreichenden Betrags von Gläubigern, deren Theilschuldverschreibungen zusammen den 25. Theil des Betrags der Bahnpfandschuld darstellen, oder von dem Eigenthümer der Bahn oder dem Konkursverwalter beantragt oder von der Bahnaufsichtsbehörde verlangt wird.

Die Berufung erfolgt durch öffentliche Bekanntmachung derselben unter Angabe des Zwecks.

Gegen den die Berufung ablehnenden Beschluss des Gerichts findet Beschwerde nach Maassgabe der Deutschen Civilprozessordnung (§§ 531 bis 538) statt.

§ 30. Die Versammlung findet unter Leitung des Gerichts statt.

Der Beschluss (§ 28) wird nach Mehrheit der Stimmen gefasst. Stimmenmehrheit ist vorhanden, wenn die Mehrzahl der im Termine anwesenden Gläubiger ausdrücklich zustimmt, und die Gesammtsumme der Theilschuldbeträge der Zustimmenden wenigstens drei Viertheile der Gesammtsumme der Bahnpfandschuld beträgt. Gezählt werden nur die Stimmen der Gläubiger, welche die Theilschuldverschreibungen nach Anordnung des Gerichts hinterlegt haben.

§ 31. Der Beschluss der Versammlung bedarf der Bestätigung des Gerichts. Auf die Bestätigung, deren Wirkung und Anfechtung finden die Bestimmungen der §§ 168, 170 Abs. 2, 171, 172 Nr. 1, 173, 174, 178, 181, 182 der Deutschen Konkursordnung entsprechende Anwendung. Der Antrag auf Verwerfung des Beschlusses, sowie die sofortige Beschwerde gegen die Entscheidung über die Bestätigung desselben steht jedem Inhaber einer Theilschuldverschreibung zu. Der rechtskräftig bestätigte Beschluss ist in Ausfertigung zu den Grundakten der Bahn zu bringen.

§ 32. Vor der rechtskräftigen Bestätigung des Beschlusses findet auf Grund desselben eine endgültige Eintragung im Bahngrundbuch nicht statt. Zur Eintragung bedarf es nicht der Vorlegung der in den §§ 25, 26 bezeichneten Urkunden. Die Eintragung ist öffentlich bekannt zu machen.

§ 33. Für die Erledigung der dem Gerichte in den §§ 29 bis 31 zugewiesenen Thätigkeit wird eine Gebühr in Höhe von drei Zehntheilen der Sätze des § 8 des Deutschen Gerichtskostengesetzes erhoben. Wird der Antrag vor Abhaltung der Versammlung zurückgenommen, so wird ein Zehntheil dieser Sätze erhoben. Für die höhere Instanz finden die Vorschriften der §§ 45, 46 und für alle Instanzen die Vorschriften der §§ 2, 101 des Deutschen Gerichtskostengesetzes entsprechende Anwendung.

Fünfter Abschnitt. Zwangsvollstreckung.

§ 34. Auf die Zwangsvollstreckung in die Bahneinheit finden der erste, dritte und fünfte Abschnitt des Gesetzes vom 13. Juli 1883, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen (Ges.-Samml. S. 131) und das Gesetz vom 18. Juli 1883, betreffend die Gerichtskosten bei Zwangsversteigerungen und Zwangsverwaltungen von Gegenständen des unbeweglichen Vermögens (Ges.-Samml. S. 189) im ganzen Umfange der Monarchie Anwendung, soweit nicht nachstehend ein anderes bestimmt ist.

Sobald die für das Bahnunternehmen ertheilte Genehmigung erloschen oder das Zwangsliquidationsverfahren eröffnet ist, ist eine Zwangsverwaltung oder Zwangsversteigerung der Bahn nicht mehr einzuleiten und ein etwa eingeleitetes Verfahren einzustellen.

Ist zur Zeit des Antrags auf Einleitung der Zwangsverwaltung oder Zwangsversteigerung oder auf Eintragung einer vollstreckbaren Forderung im Bahngrundbuche die Bahneinheit in dem letzteren nicht eingetragen, so ist der Antrag vom Amtsgericht der Bahnaufsichtsbehörde mitzutheilen, welche von Amtswegen das Ersuchen um Anlegung des Bahngrundbuchblatts in Gemässheit der Vorschriften des zweiten Abschnitts dieses Gesetzes zu stellen hat. Die Eintragung der vollstreckbaren Forderungen erfolgt bei Anlegung des Grundbuchblatts auf Grund des vorher gestellten Antrags mit dem nach der Zeit des letzteren zu bestimmenden Range; bei der Bestimmung der Reihenfolge, in welcher Realansprüche und Forderungen, für welche die Bahn in Beschlag genommen ist, zu befriedigen sind (§ 30 des Gesetzes vom 13. Juli 1883), gilt der Zeitpunkt des Eingangs des Antrags als Zeit der Entstehung des Pfandrechts. Der Vermerk über den Antrag auf Zwangsversteigerung oder Zwangsverwaltung (§§ 18, 139 des Gesetzes vom 13. Juli 1883) ist bei Anlegung des Bahngrundbuchblatts einzutragen.

§ 35. Für die Zwangsvollstreckung in die Bahn ist als Vollstreckungsgericht das zur Führung des Bahngrundbuchs berufene Amtsgericht ausschliesslich zuständig. Die Vorschriften des § 755 Abs. 2 und des § 756 Abs. 2 der Deutschen Civilprozessordnung finden entsprechende Anwendung.

§ 36. An unbeweglichen oder beweglichen Gegenständen und Rechten, welche zu mehreren Bahnen desselben Eigenthümers gehören, bestimmt sich das Antheilsverhältniss durch das Verhältniss der im letzten Geschäftsjahre vor der Beschlagnahme (§ 36 des Gesetzes vom 13. Juli 1883) auf den einzelnen Bahnen zurückgelegten Wagenachskilometer, soweit nicht aus dem Bahngrundbuch, den Statuten oder den Bedingungen der Genehmigung ein anderes Verhältniss sich ergibt.

§ 37. Hinsichtlich der Reihenfolge der aus dem Kaufgelde zu befriedigenden Ansprüche gelten die Vorschriften der §§ 24 bis 30 des Gesetzes vom 13. Juli 1883 mit folgenden Maassgaben:

Nach den im § 24 bezeichneten Ausgaben sind die gemäss §§ 6, 7 dieses Gesetzes begründeten Entschädigungsforderungen zu berichtigen. Das Vorrecht erlischt, wenn die Entschädigungsforderung nicht innerhalb eines Jahres seit der Erklärung der Bahnaufsichtsbehörde gerichtlich geltend gemacht und bis zur Eröffnung des Vollstreckungsverfahrens verfolgt ist.

Das in § 26 bestimmte Vorrecht steht denjenigen Personen zu, welche sich dem Eigenthümer der Bahn für den Betrieb derselben zu dauerndem Dienste verdungen haben.

Die in den §§ 27, 28 bestimmten Vorrechte stehen für diejenigen Steuern und andere öffentliche Abgaben zu, welche

für den Bahnbetrieb oder bezüglich der zur Bahneinheit gehörigen Grundstücke zu entrichten sind.

Nach den in § 28 bezeichneten Forderungen sind zu berichtigen die Forderungen auf Erstattung von Beträgen, welche innerhalb des letzten Jahres im gegenseitigen Bahnverkehr von einem anderen Bahnunternehmer ausgelegt oder für ihn erhoben oder für die Benutzung von Transportmitteln zu entrichten sind (Abrechnungsforderungen).

§ 38. Mit dem Antrage auf Einleitung der Zwangsverwaltung ist von dem Antragsteller eine Erklärung der Bahnaufsichtsbehörde beizubringen, dass die Einkünfte aus der Zwangsverwaltung den Kosten des Verfahrens mit Einschluss der Ausgaben und Ansprüche aus der Verwaltung voraussichtlich entsprechen werden, oder es ist eine nach den Erklärungen der Bahnaufsichtsbehörde voraussichtlich hierzu ausreichende Deckung zu gewähren.

§ 39. Wird über das Vermögen des Bahneigenthümers das Konkursverfahren eröffnet, so ist die Zwangsverwaltung einzuleiten, falls die Bahnaufsichtsbehörde das Vollstreckungsgericht um die Einleitung derselben ersucht. Dies Ersuchen ist nur dann zu stellen, wenn die Einkünfte aus der Zwangsverwaltung den Kosten des Verfahrens mit Einschluss der Ausgaben und Ansprüche aus der Verwaltung voraussichtlich entsprechen werden.

Ist die Bahn nicht im Bahngrundbuche eingetragen, so hat die Bahnaufsichtsbehörde bei Stellung des Antrags auf Einleitung der Zwangsverwaltung zugleich um die Anlegung des Bahngrundbuchblatts zu ersuchen.

§ 40. Als Verwalter sind die auf Ersuchen des Gerichts von der Bahnaufsichtsbehörde bestimmten Personen zu bestellen. Die Verwaltung wird unter Leitung dieser Behörde geführt.

§ 41. Bei der Vertheilung der Einkünfte der Zwangsverwaltung sind neben den laufenden Abgaben, Leistungen und Zinsen die in § 37 Abs. 2 und 5 bezeichneten Forderungen in der daselbst bestimmten Rangordnung zu berichtigen. Vor den in Abs. 3 des § 147 des Gesetzes vom 13. Juli 1883 bezeichneten Forderungen sind die während des Verfahrens fällig werdenden Theilschulden zu berichtigen, soweit solche nicht aus den statutenmässig zu ihrer Einlösung bestimmten Fonds, welche nicht zur Bahneinheit gehören, zur Hebung gelangen und sofern nicht andere, den Theilschulden vorgehende Bahnpfandschulden fällig sind oder die Zwangsversteigerung oder das Konkursverfahren eröffnet ist.

§ 42. Bei dem Antrage auf Einleitung der Zwangsversteigerung bedarf es der Beifügung eines Auszuges aus der Grundsteuermutterrolle und der Gebäudesteuerrolle (§ 14 Ziffer 1 des Gesetzes vom 13. Juli 1883) hinsichtlich der zur Bahneinheit gehörigen Grundstücke nicht.

§ 43. Vor Feststellung der Kaufbedingungen ist die Bahnaufsichtsbehörde zu hören. Dieselbe hat vor dem Versteigerungstermine die allgemeinen Bedingungen mitzutheilen, an welche die Genehmigung zum Erwerb des Bahnunternehmens geknüpft wird.

§ 44. An Stelle des nach der Veranlagung zur Grund- und Gebäudesteuer zu berechnenden Betrags, innerhalb dessen Hypotheken und Grundschulden auf dem zu versteigernden Gegenstande eingetragen sein müssen, um nach der Vorschrift des § 64 Abs. 2 des Gesetzes vom 13. Juli 1883 zur Sicherheitsleistung benutzt werden zu können, ist ein bestimmter Betrag von dem Gerichte nach Anhörung der Bahnaufsichtsbehörde festzusetzen. Der festgesetzte Betrag ist in der Bekanntmachung des Versteigerungstermins anzugeben.

An Stelle der in § 40 Ziffer 1 bis 3 des Gesetzes vom 13. Juli 1883 bezeichneten Angaben tritt eine den wesentlichen Inhalt der Genehmigung wiedergebende Beschreibung der Bahn.

§ 45 Die Ertheilung des Zuschlags erfolgt unter der Bedingung, dass für die Person des Erstehers die staatliche Genehmigung zum Erwerbe der Bahn beigebracht wird Wird diese Genehmigung versagt, so ist das Urtheil über die Ertheilung des Zuschlags aufzuheben und ein den Zuschlag versagendes Urtheil zu erlassen, welches allen Interessenten von Amtswegen zuzustellen ist Die Zustellung der Entscheidung steht im Sinne des § 99 Abs. 4 des Gesetzes vom 13. Juli 1883 der Verkündung des den Zuschlag versagenden Urtheils gleich. Der Termin zur Belegung und Vertheilung des Kaufgeldes wird erst nach Beibringung der Genehmigung zum Erwerbe anberaumt.

§ 46. Die in den §§ 21 und 47 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 vorgesehenen öffentlichen Versteigerungen erfolgen nach den für die Zwangsversteigerung der Bahn geltenden Vorschriften. Die Feststellung eines geringsten Gebots findet nicht statt.

Ist die Bahn nicht im Bahngrundbuch eingetragen, so hat die Bahnaufsichtsbehörde bei Stellung des Antrags auf Einleitung der Zwangsversteigerung zugleich um die Anlegung des Bahngrundbuchblatts zu ersuchen. Bei Bahnen, welche dem Betriebe noch nicht übergeben sind, entsteht in diesem Falle die Bahneinheit mit der Eintragung im Bahngrundbuche.

§ 47. Eine Zwangsvollstreckung in andere, als die im Reichsgesetze vom 3. Mai 1886, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln (Reichs-Ges.-Bl. S. 131), bezeichneten, zur Bahneinheit gehörigen Gegenstände findet nur statt, soweit die Bahnaufsichtsbehörde bescheinigt, dass die Vollstreckung mit dem Betriebe des Bahnunternehmens vereinbar ist.

Die in Absatz 1 bestimmte Beschränkung der Zwangsvollstreckung kommt in Wegfall, sobald die für das Bahnunternehmen ertheilte Genehmigung erloschen ist.

Sechster Abschnitt. Zwangsliquidation.

§ 48. Nach Erlöschen der Genehmigung für das Bahnunternehmen ist, wenn über das Vermögen des Bahneigenthümers der Konkurs eröffnet ist, auf Antrag von dem Amtsgericht, bei welchem das Konkursverfahren anhängig ist, zur abgesonderten Befriedigung der Bahnpfandgläubiger aus den einzelnen Bnstandtheilen der Bahneinheit die Zwangsliquidation zu eröffnen.

Zu dem Antrage ist jeder Bahnpfandgläubiger, sowie der Konkursverwalter berechtigt.

§ 49. Der Beschluss, durch welchen die Zwangsliquidation eröffnet wird, ist öffentlich bekannt zu machen. Der den Antrag auf Zwangsliquidation abweisende Beschluss des Gerichts ist dem Antragsteller von Amtswegen zuzustellen.

§ 50. Gegen den Eröffnungsbeschluss steht jedem Bahnpfandgläubiger, sowie dem Konkursverwalter, gegen den abweisenden Beschluss dem Antragsteller die sofortige Beschwerde nach Maassgabe der Deutschen Civilprozessordnung (§§ 540, 531 bis 538) zu. Die Frist zur Einlegung der Beschwerde gegen den Eröffnungsbeschluss beginnt mit der Bekanntmachung desselben (§ 49).

§ 51. Nach der Bekanntmachung des Eröffnungsbeschlusses und bis zur Beendigung der Zwangsliquidation findet eine selbständige Verfolgung des Pfandrechts durch einzelne Bahnpfandgläubiger nicht statt.

§ 52. Zugleich mit der Eröffnung der Zwangsliquidation ernennt das Gericht einen Liquidator und beruft eine Versammlung der Bahnpfandgläubiger zur Bestellung eines Ausschusses von mindestens 2 Mitgliedern.

Auf die Berufung und Leitung der Verhandlung finden § 29 Abs. 2 und § 30 Abs. 1 Anwendung.

Wahlen erfolgen nach relativer Mehrheit, andere Beschlussfassungen nach absoluter Mehrheit der Stimmen der erschienenen Gläubiger. Die Stimmenmehrheit wird nach den Beträgen der Forderungen berechnet. Die Inhaber von Theilschuldverschreibungen müssen dieselben nach Anordnung des Gerichts hinterlegt haben.

§ 53. Der Name des Liquidators ist öffentlich bekannt zu machen. Ihm ist eine urkundliche Bescheinigung seiner Bestellung zu ertheilen, welche er bei Beendigung seiner Geschäftsführung zurückzureichen hat.

Die Vergütung für die Geschäftsführung des Liquidators wird in Ermangelung einer Einigung mit dem Ausschusse der Bahnpfandgläubiger und dem Konkursverwalter durch das Gericht festgesetzt. Das Gleiche gilt für eine den Mitgliedern des Ausschusses bewilligte Vergütung, wenn über die Höhe derselben eine Einigung mit der Versammlung der Bahnpfandgläubiger und dem Konkursverwalter nicht erzielt wird.

Auf Antrag des Gläubigerausschusses kann das Gericht den Liquidator wegen Pflichtverletzung oder aus anderen wichtigen Gründen entlassen.

Gegen die in diesem Paragraphen bezeichneten Entscheidungen des Gerichts findet Beschwerde nach Maassgabe der Deutschen Civilprozessordnung (§§ 531 bis 538) statt. Dieselbe ist im Falle des dritten Absatzes eine sofortige (§ 540).

§ 54. Der Liquidator hat als Vertreter der Bahnpfandgläubiger die Verwerthung aller Bestandtheile der Bahneinheit herbeizuführen. In wichtigeren Fällen hat derselbe dem Ausschusse der Bahnpfandgläubiger von der beabsichtigten Maassregel Mittheilung zu machen.

Der Liquidator hat die Genehmigung des Ausschusses einzuholen, wenn er Grundstücke aus freier Hand veräussert oder einer solchen Veräusserung des Konkursverwalters zustimmt.

Die Zwangsverwaltung und Zwangsversteigerung von Grundstücken kann durch den Liquidator betrieben werden, ohne dass er einen vollstreckbaren Schuldtitel erlangt hat.

§ 55. So oft aus der Verwerthung von Bestandtheilen der Bahneinheit hinreichende baare Masse vorhanden ist, hat der Liquidator eine Vertheilung vorzunehmen. Die Kosten und Ausgaben der Zwangsliquidation sind vorweg zu berichtigen.

Bei der Vertheilung kommen hinsichtlich der Theilnahmerechte, sowie der Reihenfolge und des Umfangs der zu befriedigenden Forderungen die für die Vertheilung des Erlöses

einer Zwangsversteigerung geltenden Vorschriften zur Anwendung. Die in § 37 Abs. 2 bezeichneten Entschädigungsforderungen können Befriedigung nur in Höhe des Erlöses des einzelnen Grundstücks beanspruchen. Die Vertheilungen an die Bahnpfandgläubiger erfolgen, ohne dass es einer Anmeldung bedarf, auf Grund des Bahngrundbuchs. Soweit für die Bestimmung des Umfangs einer Forderung nach dem Gesetze vom 13. Juli 1883 der Zeitpunkt der Beschlagnahme maassgebend ist, tritt der Zeitpunkt, an welchem die Eröffnung der Zwangsliquidation bekannt gemacht ist (§ 49), an die Stelle.

Die Vornahme einer Vertheilung unterliegt der Genehmigung des Ausschusses. Von der beabsichtigten Vertheilung ist der Konkursverwalter zu benachrichtigen.

Nicht erhobene Antheile sind nach der Bestimmung des Ausschusses für Rechnung der Betheiligten zu hinterlegen.

§ 56. Nach der letzten Vertheilung und nach der Rechnungslegung des Liquidators beschliesst auf den von dem Liquidator und dem Ausschusse der Bahnpfandgläubiger gestellten Antrag das Gericht die Aufhebung der Zwangsliquidation.

Das Gericht hat die Einstellung der Zwangsliquidation zu beschliessen:

1. wenn die Bahnpfandgläubiger der Einstellung zustimmen. Auf die Zustimmung der Inhaber von Theilschuldverschreibungen finden die Vorschriften der §§ 28 bis 31 Anwendung;
2. wenn gegen den Beschluss, durch welchen das Konkursverfahren eröffnet worden, die Beschwerde eingelegt und rechtskräftig für begründet erachtet ist. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die eingelegte Beschwerde kann angeordnet werden, dass die Vollziehung der Zwangsliquidation auszusetzen sei.

Gegen die vorstehend bezeichneten Entscheidungen findet Beschwerde nach Maassgabe der Deutschen Civilprozessordnung (§§ 531 bis 538) statt.

Die Aufhebung oder Einstellung ist öffentlich bekannt zu machen.

§ 57. An Gerichtsgebühren für die Zwangsliquidation werden von der in § 8 des Deutschen Gerichtskostengesetzes bestimmten vollen Gebühr sechs Zehntheile und, wenn die Zwangsliquidation eingestellt wird, nur vier Zehntheile erhoben.

Die Gebühr wird nach dem Gesammtwerthe der Bestandtheile der Bahneinheit berechnet. Ein Gebührenvorschuss ist nicht zu zahlen.

Die Bestimmungen des Deutschen Gerichtskostengesetzes finden entsprechende Anwendung.

§ 58. Die Zwangsliquidation in Gemässheit der vorstehenden Bestimmungen findet ausser dem Falle des Konkursverfahrens statt, wenn ein Antrag auf Eröffnung desselben aus dem Grunde, dass eine den Kosten entsprechende Konkursmasse nicht vorhanden sei, abgewiesen worden, der Eigenthümer der Bahn jedoch zahlungsunfähig ist.

Für die Zwangsliquidation ist das Amtsgericht, welches für das Konkursverfahren zuständig sein würde, ausschliesslich zuständig.

Zu dem Antrage auf Eröffnung der Zwangsliquidation ist nur ein Bahnpfandgläubiger berechtigt. Im übrigen tritt an die Stelle des Konkursverwalters der Eigenthümer der Bahn.

§ 59. Auf Antrag eines Bahnpfandgläubigers, für dessen Forderung der Bahneigenthümer nicht persönlich haftet, findet die Zwangsliquidation auch dann statt, wenn der Eigenthümer nicht zahlungsunfähig ist. Die Vorschriften in Absatz 2 und 3 des § 58 finden Anwendung.

Siebenter Abschnitt. Schlussbestimmungen.

§ 60. Wenn ein anderer als der Eigenthümer einer Bahn den Betrieb auf derselben kraft eigenen Nutzungsrechts ausübt, so gehört dies Nutzungsrecht in Ansehung der Zwangsvollstreckung zum unbeweglichen Vermögen. Die Zwangsvollstreckung erfolgt nach den Vorschriften des fünften Abschnitts dieses Gesetzes als Zwangsverwaltung durch Ausübung des Nutzungsrechts. Zur Immobiliarmasse gehören die in § 4 bezeichneten Gegenstände, soweit sie Eigenthum des Nutzungsberechtigten sind. Auf die Zwangsvollstreckung in dieselben finden die Vorschriften des § 47 entsprechende Anwendung.

§ 61. Bei Bahnen, welche nur zum Theil im Gebiete des Preussischen Staates liegen, finden die Vorschriften dieses Gesetzes, sofern nicht durch Staatsvertrag ein anderes bestimmt ist, auf die im Preussischen Gebiet befindlichen Bestandtheile Anwendung.

§ 62. Die in diesem Gesetze angeordneten öffentlichen Bekanntmachungen erfolgen durch mindestens einmalige Einrückung in den Anzeiger des Amtsblatts. Die Bekanntmachung gilt als bewirkt mit dem Ablaufe des zweiten Tages nach der Ausgabe des die Einrückung oder die erste Einrückung enthaltenden Blatts.

Ausserdem erfolgt die Bekanntmachung durch mindestens einmalige Einrückung in die durch die Statuten oder die Bedingungen der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen bestimmten Blätter. Diese Bestimmung findet auch auf die Bekanntmachung des Termins einer Zwangsversteigerung Anwendung, im übrigen bleiben die Vorschriften des § 46 des Gesetzes vom 13. Juli 1883 unberührt.

§ 63. Bei Eintragung einer bereits zur Zeit des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe befindlichen Bahn in das Bahngrundbuch sind auf Ersuchen der Aufsichtsbehörde die Forderungen aus einem über die Bahn vor dem Inkrafttreten des Gesetzes geschlossenen Kaufvertrage, soweit für dieselben ein Vorrecht vor anderen Verbindlichkeiten des Erwerbers bedungen ist, sowie die vor diesem Zeitpunkte auf Grund des in § 22 bezeichneten Gesetzes ausgegebenen Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber als Bahnpfandschulden einzutragen. Die Eintragung der Theilschuldverschreibungen findet nicht statt, soweit die Bahn, welche die Bahneinheit bildet, nach den Ausgabebedingungen von der Haftung für Theilschuldverschreibungen ausgenommen war.

Die Eintragung erfolgt in der durch die Zeit der Entstehung der Forderungen bestimmten Reihenfolge mit dem Vermerke, dass das Rangverhältniss der Gläubiger zu einander nach dem vor der Eintragung zwischen ihnen begründeten Verhältnisse sich bestimme.

Soweit der Bahneigenthümer die im ersten Absatze bezeichnete Eigenschaft der früheren Schuld oder deren Betrag bestreitet, ist bei der Eintragung eine Vormerkung zur Erhaltung seines Widerspruchs gegen die Pfandhaftung der Bahn einzutragen.

§ 64. Sind Forderungen der in § 63 bezeichneten Art vorhanden, so hat die Bahnaufsichtsbehörde von Amtswegen das Amtsgericht zu ersuchen, das Bahngrundbuchblatt in Gemässheit der Vorschriften des zweiten Abschnitts dieses Gesetzes anzulegen.

§ 65. Mit der Ausführung dieses Gesetzes werden der Justizminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Uebergang der zu den Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahngesellschaft, der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft und des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörenden Strecken in den Betrieb und die Verwaltung der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn. Am 3. d. Mts. ist die Verwaltung und der Betrieb der zu den Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahngesellschaft und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft gehörenden Strecken und ferner am 14. d. Mts. die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörenden Strecken auf die Grossherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn übergegangen. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die Strecken der genannten Bahnen nunmehr als Vereinsbahnstrecken der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn zu betrachten und es wird die Vereinsmitgliedschaft des Herrn H. Bachstein (als betriebsleitendes Verwaltungsorgan der Mecklenburgischen Südbahn [Parchim-Neubrandenburg] und der Bahnen Parchim-Ludwigslust und Neubrandenburg-Friedland) und der Direktion des Deutsch-Nordischen Lloyd für erloschen erklärt. Gleichzeitig hat das Verhältniss der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn zu dem Verein vorläufig seine Endschaft erreicht.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 8,90 km lange Strecke Pirna-Grosscotta (-Lohmgrund) der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 21. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Von der geschäftsführenden Verwaltung sind die Verzeichnisse Nr. 24a (Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn), Nr. 43 (Prignitzer Eisenbahn) und Nr. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) neu, sowie zur „Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen" der XVII. Nachtrag herausgegeben worden.

Durch das neu herausgegebene Verzeichniss Nr. 45 (dessen Nummer in dem Begleitschreiben irrthümlicherweise nicht erwähnt ist) wird das im Februar 1890 ausgegebene Verzeichniss gleicher Nummer sowie die Nachträge I bis IV desselben aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Vereins-Kilometerzeiger Nr. 24a (Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn) ist von der geschäftsführenden Verwaltung neu herausgegeben worden, ferner sind herausgegeben der Nachtrag IV zum Kilometerzeiger Nr. 3 (Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen) und Nachtrag III zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern".

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung ist das vorgenannte Verzeichniss neu aufgestellt und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden; durch dasselbe wird das im Januar 1891 ausgegebene Verzeichniss nebst den zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen. Zu diesem Verzeichniss ist der I. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 658 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das alphabetische Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt vom 5.—10. d Mts.).

Nr. 703 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt vom 6.—10. d. Mts.).

Nr. 728 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 746 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Uebergang der zu den Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahngesellschaft, der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft und des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörenden Strecken in den Betrieb und die Verwaltung der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 748 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.). In diesem Rundschreiben ist irrthümlicherweise das Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 45 n i c h t mit aufgeführt worden.

Nr. 751 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 775 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zum Verzeichniss der Adressen der Wagenverwaltungen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 783 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Reichstage.

Der Etat der Reichseisenbahnen für 1894/95 wurde in der Sitzung vom 9. d. Mts. mit dem Antrage der Budgetkommission, die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 500 000 M und diejenigen aus dem Güterverkehr um 2 500 000 M zu erhöhen, in zweiter Lesung angenommen.

Das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen.

Der dem Herrenhause zugegangene Gesetzentwurf, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, wurde in der Sitzung vom 9. d. Mts. der um drei Mitglieder der Eisenbahnkommission verstärkten Justizkommission überwiesen.

In der dem Gesetzentwurf beigefügten Begründung (Wir bringen den Gesetzentwurf selbst an anderer Stelle S. 185 zum Abdruck. Die Red.) wird dargelegt, dass nach der bestehenden Preussischen Gesetzgebung die Möglichkeit einer Verpfändung der Gesammtheit der in einem Eisenbahnunternehmen vereinigten Vermögenswerthe nicht gegeben ist. Das Bedürfniss einer Aenderung der Gesetzgebung derart, dass eine Form zur Verpfändung des Gesammtwerthes eines Bahnunternehmens geschaffen wird, hat sich besonders seit dem Gesetz vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen geltend gemacht. Ueber die Grundgedanken, von denen der Gesetzentwurf ausgeht, wird in der Begründung gesagt:

„Der vorliegende Entwurf beruht auf dem Grundgedanken, dass die Gesammtheit der einem Bahnunternehmen gewidmeten Sachen und Rechte eine rechtliche Einheit (Bahneinheit) bildet, die als solche zum Gegenstand von Veräusserungen und Belastungen, sowie von Zwangsvollstreckungen gemacht werden kann. Zu dieser Bahneinheit gehören die für die Zwecke des Unternehmens erforderlichen Grundstücke oder Nutzungsrechte an fremden Grundstücken, die Fahrbetriebsmittel und sonstige zur Herstellung, Erhaltung oder Erneuerung der Bahn oder zum Betriebe erforderlichen beweglichen körperlichen Sachen, ferner Kassenbestände und Forderungen, welche mit dem Betriebe unmittelbar zusammenhängen oder zur Sicherung der Fortführung desselben bestimmt sind. Alle diese Gegenstände und Rechte erleiden, so lange sie zur Bahneinheit gehören, durch ihre Zugehörigkeit zu derselben eine Einschränkung ihrer rechtlichen Selbständigkeit; insbesondere ist die Veräusserung und Belastung der Bahngrundstücke nur insoweit zulässig, als hierdurch eine Beeinträchtigung der Betriebsfähigkeit des Unternehmens nicht herbeigeführt wird, und es findet nur unter der gleichen Voraussetzung eine Zwangsvollstreckung in die einzelnen Bestandtheile der Bahneinheit statt. Die Bahneinheit entsteht, sobald die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes ertheilt ist. Sie hört auf, sobald durch das Erlöschen der für das Unternehmen ertheilten Genehmigung dem Fortbetrieb desselben ein Ziel gesetzt ist. Sind jedoch zu diesem Zeitpunkt an der Bahneinheit bestehende Pfandrechte vorhanden, so überdauert die Bahneinheit das Erlöschen der Genehmigung so lange, bis den Bahnpfandgläubigern Gelegenheit gegeben ist, ihre Rechte auf die einzelnen Bestandtheile der Bahneinheit geltend zu machen. Diese Fortdauer der Bahneinheit hat aber nur eine formale Bedeutung, ähnlich wie die Fortgeltung der Rechtssätze für Handelsgesellschaften in der Zwischenzeit zwischen Auflösung und Liquidation. Für die Rechtsverhältnisse an der Bahneinheit gelten dieselben Vorschriften, welche die Grundbuchgesetzgebung für die Grundstücke aufstellt. Ebenso finden die Vorschriften des Gesetzes vom 13. Juli 1883 über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen auf die Zwangsvollstreckung in die Bahneinheit Anwendung, insbesondere richtet sich nach den Vorschriften dieses Gesetzes mit einigen aus der Besonderheit des Bahnunternehmens entspringenden Maassgaben die Zwangsverwaltung und die Zwangsversteigerung der Bahn. Eine Eintragung der Bahneinheit in Bahngrundbücher ist nicht obligatorisch; dieselbe findet vielmehr nur statt, wenn der Eigenthümer dieselbe beantragt oder eine Zwangsvollstreckung in die Bahn stattfinden soll. Der Eigenthümer muss aber den Antrag auf Eintragung stellen, wenn er eine Veräusserung oder Belastung der Bahn vornehmen will. Wird ein Bahngrundbuch angelegt, so wird nur die Bahneinheit als solche eingetragen, dagegen ist das Bahngrundbuch nicht zugleich das Grundbuch für die einzelnen Bahngrundstücke. Vielmehr werden die für diese bestehenden Bücher fortgeführt und es wird nur in denselben wegen der durch ihre Zugehörigkeit zur Bahneinheit begründeten Verfügungsbeschränkung eine Art von Sperrvermerk eingetragen. Die freiwillige Veräusserung einer Bahn erfolgt durch Auflassung. Hypotheken und Grundschulden an der Bahneinheit (Bahnpfandschulden) entstehen durch Eintragung im Bahngrundbuche. Auf die Bahnpfandschulden finden die allgemeinen Vorschriften über Hypotheken und Grundschulden Anwendung, jedoch ist mit Rücksicht darauf, dass Bahnanleihen häufig durch Ausgabe von Inhaberpapieren erfolgen, die Eintragung von Theilschuldverschreibungen auf den Inhaber gestattet. Die durch die Bestellung eines Pfandrechts für solche Theilschuldverschreibungen entstehenden Rechtsverhältnisse sind näher geregelt. Die an der Bahn begründeten Pfandrechte haben die Einheit als solche und nur mittelbar die einzelnen Bestandtheile derselben zum Gegenstande. Soweit einzelne Bestandtheile in zulässiger Weise aus der Bahneinheit ausscheiden, werden sie von dem Pfandrechte frei, andererseits treten Gegenstände, welche Bestandtheile der Bahneinheit werden, ohne weiteres in die Pfandhaftung ein. Das Pfandrecht besteht somit an den jeweiligen Bestandtheilen der Bahneinheit. Die Sicherheit des Gläubigers beruht darin, dass ein Ausscheiden einzelner Bestandtheile aus der Bahneinheit nur zulässig ist, wenn dadurch die Betriebsfähigkeit des Unternehmens nicht beeinträchtigt wird. Eine wesentliche Aenderung tritt ein, wenn die Genehmigung für das Bahnunternehmen erlischt. Von diesem Zeitpunkte an kann die Zulässigkeit von Veräusserungen, Belastungen und Zwangsvollstreckungen nicht mehr an die Voraussetzung der Erhaltung der Betriebsfähigkeit geknüpft werden, da ein betriebsfähiges Unternehmen nicht mehr besteht. Es werden daher die einzelnen, zu dieser Zeit die Bahneinheit bildenden Gegenstände dem Pfandrechte des Bahnpfandgläubigers unterworfen, während andererseits diese Gegenstände vorbehaltlich dieses Pfandrechts in das freie Verfügungsrecht des Bahneigenthümers zurückkehren. Behufs Verwirklichung des Pfandrechts an den einzelnen Gegenständen ist ein Verfahren der Zwangsliquidation vorgesehen und näher geregelt."

Staffeltarife.

Der Landes-Eisenbahnrath fasste in seiner Sitzung vom 6. d. Mts. mit 20 gegen 14 Stimmen den Beschluss, die Aufhebung des am 1. September 1891 eingeführten allgemeinen Ausnahmetarifs für Getreide und Mühlenfabrikate (Staffeltarif) zu befürworten.

Der Vizepräsident des Preussischen Staatsministeriums, Staatsminister Dr. v. Boetticher, gab sodann in der Kommission des Reichstages zur Vorberathung des Deutsch-Russischen Handelsvertrages am 7. d. Mts. folgende Erklärungen ab: 1. Der Preussische Landes-Eisenbahnrath hat in seiner Plenarsitzung vom 6. d. Mts. beschlossen, „in Rücksicht auf den bevorstehenden Abschluss des Deutsch-Russischen Handelsvertrages, insbesondere in Rücksicht auf die Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide bei der Aus- bezw. Durchfuhr die Aufhebung des allgemeinen Ausnahmetarifs für Getreide und Mühlenfabrikate vom 1. September 1891 zu befürworten.“ Das Preussische Staatsministerium hat nunmehr beschlossen, für den Fall des Inkrafttretens des Deutsch-Russischen Handelsvertrages und für den Fall der Aufhebung des Identitätsnachweises bei der Getreideausfuhr die allgemeinen Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate vom 1. September 1891 auf den Preussischen Staatsbahnen mit dem 1. September d. J. wieder aufzuheben. 2. Auf die Ausführungen des Abg. Dr. Bachem ist zu erwidern: Das Preussische Staatsministerium hat sich lediglich mit der Frage der Aufhebung der Staffeltarife für Getreide usw. vom 1. September 1891 beschäftigt; der Beschluss desselben bezieht sich daher nur auf diese Staffeltarife; darüber, ob für andere Artikel bestehende Staffeltarife beibehalten oder eingeführt werden sollen, hat das Staatsministerium nicht beschlossen und auch keine Veranlassung gehabt zu beschliessen. Ebenso wenig ist eine Entscheidung darüber getroffen, ob die Beseitigung der vorgedachten Getreide-Staffeltarife für eine bestimmte Zeit — etwa für die Dauer des Deutsch-Russischen Handelsvertrages — gelten soll. Die Preussische Staatsregierung muss das Vertrauen dafür in Anspruch nehmen, dass sie den Beschluss der Beseitigung der Tarife in loyaler Weise ausführt; es ist aber unmöglich, die Eisenbahn-Tarifpolitik Preussens überhaupt festzulegen, oder auch nur die Tarife für Getreide und für Mühlenfabrikate auf längere Zeit zu binden. Es lassen sich Fälle denken — beispielsweise bei ausgedehnterem Misswachs —, in denen die Wiedereinführung von Staffeltarifen gerade im Interesse des Westens dringend erforderlich wird. Was die Einführung von Staffeltarifen für Vieh betrifft, so hat sich das Preussische Staatsministerium mit dieser Frage überhaupt noch nicht beschäftigt. Soweit persönliche Kenntniss reicht, ist von der Absicht der Einführung solcher Tarife nicht die Rede.

In einer Sitzung vom 9. d. Mts. hat hierauf der Reichstag den Gesetzentwurf wegen Aufhebung des Identitätsnachweises bereits in zweiter Lesung angenommen, und zwar mit verschiedenen Amendements, deren präzise Formulirung der dritten Lesung vorbehalten wurde.

Aus dem Oldenburgischen Landtage.

Ein von der Staatsregierung dem Landtage vorgelegter Gesetzentwurf, welcher bezweckt, das Besoldungsregulativ für die Beamten der Eisenbahnverwaltung mit den Grundsätzen des allgemeinen Gehaltsregulativs in Uebereinstimmung zu bringen und auch hier unter Fortfall der Pauschalsätze feste Dienstalterszulagen einzuführen, wurde vom Landtage angenommen, ebenso ein Gesetzentwurf wegen Aufnahme einer Anleihe von etwa 10 Millionen Mark, wovon 1 Million für die restliche Huntekorrektion und für Kanalbauzwecke und etwa 9 Millionen für Eisenbahnzwecke bestimmt sind.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg wird die 19,98 km lange vollspurige Bahnstrecke Braunschweig-Meine (Schlussstrecke der Bahnlinie Braunschweig-Isenbüttel) mit den Stationen Gliesmarode, Querum, Wenden und Meinholz voraussichtlich am 1. Mai d. J. dem Betriebe übergeben werden. Die Stationen Gliesmarode und Meinholz werden für den Personen- und Gepäckverkehr, die Stationen Querum und Wenden für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet. Die neue Bahnstrecke wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Braunschweig unterstellt.

Vorarbeiten.

Einem unter dem Vorsitz des Kreistagsmitgliedes Wiegand zu Altenbauna im Landkreise Cassel zusammengetretenen Komitee ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Wilhelmshöhe über Naumburg nach Fritzlar mit Abzweigung von Naumburg nach Wolfhagen ertheilt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Abgrenzung der Betriebsamtsbezirke.

Die z. Zt. dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Lehrte) zu Berlin unterstellte Bahnstrecke Meine-Isenbüttel-Triangel (ausschliesslich Station Isenbüttel) wird am 1. April d. J. dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Braunschweig zugetheilt werden.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Der Abschluss für 1893 weist nach reichlichen Abschreibungen einen Gewinn von 32 089 *M.* aus. Nach Ausstattung des Reservefonds verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 27 284 *M.*, welcher nach dem Beschlusse des Aufsichtsraths zur Vertheilung einer Dividende von 5 % verwendet werden soll. Für das Jahr 1892 gelangte eine Dividende von 2 % zur Vertheilung.

Mecklenburg: Verstaatlichung der zu dem Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahn, der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörigen Bahnstrecken.

Infolge der Verstaatlichung der genannten Bahnen ist am 3. d. Mts. die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen der Mecklenburgischen Südbahn- und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahngesellschaft gehörenden Strecken und ferner am 14. d. Mts. die Verwaltung und der Betrieb der zu dem Unternehmen des Deutsch-Nordischen Lloyd gehörenden Strecken auf die Grossherzogliche Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franzbahn übergegangen. Die Mecklenburgische Südbahn und die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn haben bereits sämmtliche von ihnen ausgegebenen Prioritätsobligationen zum 1. Juli d. J. gekündigt. Die Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn bleibt dagegen im Betriebe der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin.

Prignitzer Eisenbahn.

Die Dividende der Prioritäts-Stammaktien wird mit 4,5 % (wie im Vorjahre) und diejenige der Stammaktien mit 4 (2) % in Vorschlag gebracht.

Frachtbriefduplikate im Internationalen Verkehre.

Das Aeltestenkollegium der Berliner Kaufmannschaft hat bei den Bezirks-Eisenbahnräthen zu Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt und Frankfurt beantragt, dahin zu wirken, dass die im Internationalen Verkehre, gemäss Art. 8 (5), Art. 15 (2) bezw. Art. 26 (2) des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr seit dem 1. Januar 1893 obligatorische Ausfertigung von Frachtbriefduplikaten in eine fakultative umgewandelt wird, wie solche im inneren Deutschen sowohl, wie im inneren Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre von jeher bestanden hat und noch jetzt besteht.

Ueberlassung von Nebenbahnen an Privatunternehmungen.

Nach den neuerlich angenommenen Grundsätzen werden fortan auch Bahnlinien, deren Ausbau als Glied des Staatsbahnnetzes sich empfehlen würde und demzufolge auch prinzipiell in Aussicht genommen war, der Privatunternehmung überlassen werden, weil bei der Dringlichkeit anderer Bahnbauten und den für die Erweiterung des Staatsbahnnetzes verfügbaren Mitteln eine ganze Reihe von Jahren vergehen dürfte, bis die Linien auf Staatskosten ausgebaut werden könnten und es daher im Verkehrsinteresse liegt, der Herstellung der Bahn mittelst Privatkapital zu einem früheren Zeitpunkte kein Hinderniss in den Weg zu legen.

Kleinbahnen der Provinz Pommern.

Der Oberpräsident Staatsminister von Puttkamer betonte in seiner Ansprache bei Eröffnung des Landtages der Provinz Pommern am 6 d. Mts., dass die vorjährigen Beschlüsse wegen Förderung und Unterstützung des Baues von Kleinbahnen eine überaus lebhafte Bewegung innerhalb der ganzen Provinz auf diesem Gebiete in Fluss gebracht habe. In fast allen Kreisen seien Kleinbahnprojekte bereits bestimmt in das Auge gefasst, unter der Voraussetzung freilich einer angemessenen Betheiligung der Provinz an der Sicherstellung der erforderlichen Geldmittel. Der Oberpräsident gab der Hoffnung Raum, dass der Provinziallandtag dem ihm zugehenden Vorschlage wegen Aufnahme einer weiteren Anleihe von 6 000 000 *M.* zur Unterstützung von Kleinbahnen seine Genehmigung nicht versagen und auch die finanzielle Betheiligung der Prozinz an der Herstellung einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Greifswald über Grimmen nach Triebsees gewähren werde.

Lokalbahn-Aktiengesellschaft München.

Der von der Direktion der Lokalbahn-Aktiengesellschaft dem Aufsichtsrathe vorgelegte Abschluss für 1893 weist nach Ausstattung des Tilgungs- und Erneuerungsfonds und nach den Abschreibungen mit zusammen 196 087 *M.* einen Rein-

gewinn von 615 054 *M.* gegen 609 078 *M.* im Vorjahre aus; es wird vorgeschlagen, hiervon 6,5 % Dividende (wie im Vorjahre) zu vertheilen, 30 753 *M.* dem Reservefonds und 10 000 *M.* dem Pensionsfonds zuzuweisen und 44 523 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Dividende der Brölthaler Eisenbahn

wird für 1893 mit 5 % (wie 1892) vorgeschlagen. Die Bröltalbahn beabsichtigt die Erhöhung des Gesellschaftskapitals um 498 000 *M.* Aktien und 500 000 *M.* Obligationen.

Breslauer Strassenbahn.

Das Jahr 1893 brachte eine Gesammteinnahme von 1 063 760 *M.* (gegen 1 002 743 *M.* im Vorjahre). Im ganzen wurden ausschliesslich Abonnenten und Inhaber von Freifahrtkarten 9 009 981 (8 395 404) zahlende Personen befördert und hierfür 982 306 (924 265) *M.* vereinnahmt. Für Abonnementskarten wurden 80 335 (77 481) *M.* gelöst.

Der Reingewinn einschliesslich Vortrag beträgt 200 132 (199 046) *M.* Davon erhält die Stadt Breslau 38 371 (37 900) *M.*, der Separat-Reservefonds 5 567 (5 567) *M.* und der Reservefonds 7 810 (7 779) *M.*

Von den verbleibenden 148 384 *M.* werden 140 000 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 7 % (wie im Vorjahre) verwendet, während der Rest auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Hamburg-Altonaer Pferdeeisenbahn.

Nach dem Gewinn- und Verlustkonto betrugen im Jahre 1893 die Gesammteinnahmen 832 586 *M.* (gegen 804 223 *M.* im Vorjahre), die Ausgaben 542 444 (560 512) *M.*, die Abschreibungen 98 270 (81 648) *M.* und der Reingewinn 192 089 (162 271) *M.*, welcher zur Vertheilung einer Dividende von 20 % (gegen 17 % im Vorjahre) verwendet wird.

Hannoversche Strassenbahn.

Nach dem Rechnungsabschluss für 1893 ergibt sich nach Absetzung der nothwendigen Abschreibungen ein Gewinn von 87 383 *M.* und abzüglich der Ueberweisungen an den gesetzlichen Reservefonds und der zu gewährenden persönlichen Gewinnantheile ein verfügbarer Reingewinn von 79 878 *M.* Es wird vorgeschlagen, hiervon 75 000 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 2,5 % zu verwenden und 4 878 *M.* auf neue Rechnung vorzutragen.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der Sitzung des elektrotechnischen Vereins vom 27. Februar d. J. hielt Ober-Postrath Münch eine Vortrag über die Entwickelung des Fernsprechwesens in der Reichs-Telegraphenverwaltung. Deutschland hat zuerst den Fernsprecher vor allen anderen Nationen für den Nachrichtendienst nutzbar gemacht, und im Bereiche der Telegraphie hat er die weiteste Verbreitung gefunden. Von den 12 903 Telegraphenanstalten sind 54,12 % mit Fernsprechbetrieb ausgerüstet und unter allen Städten der Welt steht Berlin obenan mit seinen 20 949 Sprechstellen. Durch Einführung des Vielfachbetriebes, der jedem Beamten ermöglicht alle bei der Vermittelungsanstalt eingeführten Leitungen von seinem Platze aus mit einander zu verbinden, durch Uebergang vom Eisen- und Stahldraht zum Kupferbronzedraht, sowie durch bedeutende Fortschritte in der Herstellung der Fernsprechkabel ist die Leistungsfähigkeit der Anstalten ausserordentlich erhöht worden. Ein grosser Theil der Deutschen Hauptstädte ist durch Fernsprechverbindung mit einander verbunden, u. a. Berlin und Königsberg, deren Länge 765,5 km beträgt. Zum Schlusse wurden noch interessante Uebertragungsversuche Köln-Berlin vorgeführt.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Anfechtbarkeit eines Vergleichs über eine bei dem Betriebe einer Eisenbahn herbeigeführte Verletzung wegen Irrthums über den Gesundheitszustand des Verletzten. Aus den Entscheidungsgründen: Das Berufungsgericht hat festgestellt, dass die Verhandlungen zwischen dem Bevollmächtigten der M. und dem Beklagten zu einem Vergleiche geführt haben, nach welchem der M. als Ersatz für den durch den Eisenbahnunfall erlittenen Schaden ausser den Beträgen an Gage, Kur- und Anwaltskosten ein Kapital von 32 000 *M.* zu zahlen war. Dasselbe hat ausdrücklich unentschieden gelassen, ob die Parteien die Gültigkeit des Vergleichs vertragsmässig von einem guten Gesundheitszustande der M. abhängig gemacht haben, es hält aber doch den Vergleich wegen erheblichen Irrthums des Beklagten für ungültig, da dieser ebenso wie die M. von der ausgesprochenen und sicheren Voraussetzung ausgegangen sei, dass die M. eine gesunde Person sei, welche ohne den Unfall ihre Kunst als Solotänzerin noch 20 bis 25 Jahre würde haben ausführen können. Im Anschlusse daran wird weiter ausgeführt, dass ein Irrthum über wesentliche Eigenschaften der auch bald nachher gestorbenen M. vorliegt, und dieser ohne Rücksicht auf seine Entschuldbarkeit den Vergleich ungültig mache.

Diese Gründe lassen nicht erkennen, ob das Berufungsgericht die Ungültigkeit des Vergleichs wegen sogen. wesentlichen Irrthums oder wegen ermangelnder Voraussetzung annimmt; beides würde aber rechtsirrthümlich sein.

Von einem sogen. wesentlichen Irrthume — welcher übrigens abweichend von der Feststellung des Berufungsgerichts zu der Annahme hätte führen müssen, dass wegen Mangels der Uebereinstimmung von Wille und Erklärung ein Vergleich überhaupt nicht abgeschlossen sei — kann im vorliegenden Falle nicht gesprochen werden; selbst wenn im gemeinen Rechte entgegen der herrschenden Ansicht (z. B. Windscheid, Pandekten I § 76a Note 11, Dernburg, Pandekten I § 102 4b Note 7) die Bestimmungen über den error in substantia auch auf den Irthum über Eigenschaften einer Person ausgedehnt werden könnten, so würden doch diese Eigenschaften solche sein müssen, dass infolge ihres Mangels die Person als eine ganz andere nach den Verkehrsanschauungen angesehen werden müsste. Dass dies nicht schon dann anzunehmen ist, wenn die betreffende Person an lebensgefährlicher Krankheit leidet, liegt auf der Hand. Es bedarf daher auch nicht der weiteren Prüfung, ob nicht bei zweiseitigen Rechtsgeschäften u. a. Entschuldbarkeit des Irrthums zu erfordern ist, und wegen Unterlassung jeder Prüfung des allgemeinen Gesundheitszustandes der M. eine culpa in contrahendo vorliegt.

Auch der Umstand, dass der abgeschlossene Vertrag ein Vergleich ist, führt zu keiner anderen Beurtheilung. Denn der Irrthum bezieht sich nicht etwa auf Umstände, über welche, z. B. ob die M. bei dem Eisenbahnunfall die Verletzung erlitten habe, kein Zweifel bestand, daher ein Vergleich nicht geschlossen werden sollte, sondern gerade darauf, wie hoch mit Rücksicht auf die ungewisse Dauer des Lebens und der Tanzfähigkeit der M. die Kapitalabfindung zu bemessen sei. Dass die beim Abschluss vorhandene Unkenntniss der wahren Sachlage später gehoben ist, gewährt keine Anfechtung, welche vielmehr ebenso wie wegen des allerdings vorliegenden Irrthums in den Motiven nur wegen Dolus des Mitkontrahenten zulässig sein würde.

(Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 12. Dezember 1893 in der Sache M. w. Preuss Eisenbahnfiskus [Eisenbahn-Betriebsamt Hannover-Rheine]).

Bücherschau.

Elektrische Beleuchtung und Kraftübertragung. Hilfsbuch zur Anfertigung von Projekten und Kostenanschlägen mit Tabellen und Karten für Nichtelektrotechniker. Mit etwa 500 Abbildungen. Herausgegeben von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Berlin. Preis 10 *M.* ausschl. Porto.

Es ist der Elektrotechnik in der kurzen Zeit von 12 Jahren, seitdem sie im Jahre 1881 auf der Pariser elektrischen Ausstellung zuerst als selbständiger Zweig der Technik hervorgetreten war, gelungen, sich in allen Industrieen nach und nach Terrain zu erobern. Die elektrische Beleuchtung hat gezeigt, dass sie den verschiedenartigsten Ansprüchen gerecht zu werden wermag. Ihr Anwendungsgebiet erstreckt sich von dem Scheinwerfer, dessen Strahl Millionen von Kerzen misst, herab bis zu dem bescheidenen Grubenlämpchen, von der Luxusbeleuchtung der Festräume und der kunstvollen Effektbeleuchtung der Bühnen zu der einfachen Nutzbeleuchtung der Strassen, Geleisanlagen usw. Ebenso ist auch das Anwendungsgebiet der Elektromotoren ein sehr weites. Sie finden Anwendung bei der Uebertragung mechanischer Arbeit auf grosse Entfernungen, wie bei der Arbeitsvertheilung in Städten oder Fabrikanwesen. Gerade die letzte Verwendungsart des Elektromotors bürgert sich neuerdings in allen Zweigen der Industrie ein, nachdem derselbe seine Ueberlegenheit über mechanische Uebertragungsmittel unzweifelhaft dargethan hat. Alle Zweige der Industrie haben deshalb gegenwärtig ein hervorragendes Interesse daran, kennen zu lernen, was die Elektrotechnik ihnen zu bieten vermag.

Dies darzuthun und gleichzeitig eine Anleitung zur Projektirung und approximativen Veranschlagung elektrischer Anlagen zu geben, ist der Zweck des uns vorliegenden Hilfsbuches. Dasselbe behandelt systematisch alle Theile elektrischer Anlagen. Die Einleitung gibt allgemeine Informationen über Beleuchtungs- und Kraftübertragungsprojekte. Es wird ausführlich erläutert, wie im gegebenen Falle der Bedarf an elektrischen Lampen zu ermitteln ist. Es folgt dann eine Anleitung zum Entwerfen der Haupt-(Primär-)station mit ihren Betriebsmaschinen und Akkumulatorenanlagen. Eine Reihe von Dispositionszeichnungen mit den zugehörigen Dimensionstabellen bieten willkommene Anhaltspunkte für derartige Arbeiten.

Der zweite Theil der Einleitung handelt von der Aufstellung approximativer Kostenanschläge. Die Kosten von Dampfkesseln, Dampfmaschinen, Lokomobilen, Gasmotoren, Dynamomaschinen, Elektromotoren, Akkumulatoren und endlich kompleter Beleuchtungsinstallationen können aus den entsprechenden Tabellen entnommen werden. Beispiele für Projekte und Kostenanschläge dienen zur Erläuterung der Tabellen. Auch Musterblätter für Baupläne und Fragebogen für die Vorarbeiten zu Projekten sind vorgesehen. Den Schluss dieser allgemeinen Einleitung bilden Maass-, Münz- und Gewichtstabellen, sowie Tarife der Bahn- und Seefrachten.

Der allgemeine Theil enthält also eine Fülle von Material, gleich werthvoll für den Verfertiger, wie für den Exporteur.

Der Haupttheil des Werkes behandelt die nach Abtheilungen geordneten Fabrikate der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Diesen Abtheilungen (A—K) sind leicht verständliche Einleitungen vorangestellt, in denen das Wesen, das Anwendungsgebiet und die speziellen Betriebs- und Anlageweisen der betreffenden Fabrikate kurz skizzirt sind. Die Abtheilungen sind systematisch angeordnet, so zwar, dass sie mit der Stromerzeugung beginnen und mit dem Stromverbrauch endigen.

Die Abtheilung A betrifft die Dynamomaschinen nebst Zubehör. Die verschiedenen Modelle sind hier getrennt behandelt. Dimensionen, Leistungen und Gewichte der Maschinen und ihrer Zubehörtheile sind in besonderen Tabellen zusammengestellt.

Von den Dynamomaschinen gelangt der Strom zu den Schalttafeln. Dementsprechend sind in Abtheilung B Schalttafeln, sowie die einzelnen auf denselben Verwendung findenden Apparate behandelt.

Am Schaltbrett nimmt die Leitungsanlage ihren Anfang. Dementsprechend sind die nächsten Abtheilungen den Leitungsmaterialien gewidmet. Abtheilung C gibt eine kurze Einleitung über Stromvertheilung und Leitungsanlage mit Anleitung zur Berechnung des Querschnittes von Leitungen nebst graphischer Tabelle usw., Tabellen über Leitungsmaterialien, wie Kabel, Doppeldrähte und Leitungsschnüre.

Einen wichtigen Theil der Leitungsanlagen bilden die Sicherheits- und Vertheilungsschalter, deren Dimensionen und Verwendung aus der Abtheilung D entnommen werden können, während in Abtheilung E Ausschalter, Umschalter und Verbindungsstücke für die mannigfaltigsten Zwecke zusammengestellt sind und Abtheilung F das Befestigungs- und Isolirmaterial behandelt.

Abtheilung G betrifft die Bogenlampen und Zubehör. In den Tabellen sind Bogenlampen für Gleich- und Wechselstrom mit Nebenschluss- und Differenzialregulirung aufgeführt. Unter den verschiedenen Verwendungsarten der Bogenlampen findet sich in dieser Abtheilung auch der Seitenlichtapparat zur Beleuchtung von Zeichnensälen, Museen und Ausstellungen ausführlich behandelt. Ebenso ist die Verwendung der Bogenlampen - Vorschaltwiderstände durch Skizzen erläutert. Aufzugsvorrichtungen, Ausleger, Wandarme und Bogenlampenmaste bilden den Schluss dieser Abtheilung.

Abtheilung H umfasst Glühlampenfassungen und Beleuchtungsgegenstände für die mannigfachsten Anwendungen. Abtheilung I betrifft die Glühlampen und ihre verschiedenen Sockel.

In Abtheilung K wird Wesen und Anwendung der Elektromotoren besprochen; es folgen dann Tabellen über Maasse und Leistungen der Elektromotoren, sowie der Regulirapparate.

Den Schluss des ganzen Werkes bildet eine Inhaltsübersicht und ein alphabetisches Inhaltsverzeichniss.

Die vorliegende Publikation enthält eine grosse Menge von Erfahrungszahlen, die nur durch jahrelange statistische Arbeiten gewonnen werden konnten, ferner ausführliche Anleitungen zum Projektiren von Anlagen, zur Berechnung der Grösse und Leistungsfähigkeit der einzelnen Theile derselben, sowie zur Ermittelung der Kosten. Das Buch wendet sich nicht nur an die Hersteller elektrischer Anlagen, sondern auch an die weiten Kreise der Industriellen und Interessenten, um sie über die Besonderheiten des elektrischen Betriebes zu informiren, damit sie in der Lage sind, sich bezüglich neu zu schaffender Einrichtungen selbst ein klares Bild zu machen und eine ungefähre Berechnung der Anschaffungs- und Betriebskosten vorzunehmen. Die Ausstattung des Werkes ist, wie es von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft nicht anders erwartet werden kann, eine sehr geschmackvolle, ja geradezu glänzende.

Zeitungsschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Das soeben erschienene dritte (März-) Heft bringt folgende Originalaufsätze:

Der Entwurf eines Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben. Von Geheimen Ober-Regierungsrath W. Gleim in Berlin — Das Hessische Gesetz vom 29. Mai 1884 über die Nebenbahnen und die Erbauung von Sekundärbahnen im Grossherzogthum Hessen. Von Ober-Rechnungsrath Dr. Zeller in Darmstadt — Wettbewerb zwischen Förderbahnen und Hauptbahnen — Die Entwickelung des Kleinbahnwesens in Nordamerika. Von Direktor Dr. Kollmann in Frankfurt a/M. (Schluss) — Der Landkreis Bromberg und die Ostdeutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft.

Unter Gesetzgebung wird, abgesehen von mehreren Allerhöchsten und Ministerialerlassen der Wortlaut des Entwurfes eines Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben sowie aus Frankreich eine Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. September 1893 über die Anlage und den Betrieb elektrischer Leitungen an den Staats- und Kreisstrassen wiedergegeben. Daran schliessen sich:

Kleine Mittheilungen: Neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen; Gesetze und Verordnungen, betreffend den Bau von Kleinbahnen in Frankreich; Love'sche Anordnung der unterirdischen elektrischen Stromzuführung für Strassenbahnen; Antrieb von Strassenbahnwagen; Die Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnen; Elektrische Strassenbahnen im Staate Newyork.

Bücherschau: (Aue, R., Was thut dem Kreise Cöthen noth?) und Zeitschriftenschau.

Kartenschau.

Uebersichtskarte des Preussischen Staatseisenbahnnetzes sowie der übrigen Deutschen Eisenbahnen, bearbeitet im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Im Maassstab 1:1000000. 4 Blatt. 1894. Verlag von Max Pasch, Berlin SW., Ritterstrasse 50. Die Karte ist durch vollständige Umarbeitung der bisherigen Uebersichtskarte der Verwaltungsbezirke der Preussischen Staatseisenbahnen an Stelle der letzteren getreten und dient insbesondere als Anlage zum Bericht über die Betriebsergebnisse der Preussischen Staatsbahnen, welcher in jedem Jahre den beiden Häusern des Preussischen Landtages zugeht, wie auch zum Handgebrauch der Eisenbahnbehörden. Auf der Karte sind die Direktionsgebiete der Eisenbahnverwaltungen farbig auseinander gehalten und ist dieselbe zu diesem Zweck in neunfachem Farbendruck ausgeführt. In betreff der Preussischen Staatsbahnen sind die eigenen Strecken in eigener Verwaltung und die verpachteten Strecken, desgleichen die fremden Strecken in Preussischer Staatsverwaltung und die von letzterer gepachteten Strecken durch verschiedene Signaturen klargestellt. Die Karte gewährt ein übersichtliches Bild von dem Stande des Deutschen Eisenbahnnetzes, indem sämmtliche Bahnlinien mit ihren Stationen unter Angabe, ob erstere ein- oder mehrgeleisig sind und ob sie als Hauptbahnen oder als Bahnen von untergeordneter Bedeutung betrieben werden, eingetragen sind, ebenso die dem öffentlichen Verkehr dienenden schmalspurigen Dampftrambahnen und die zur Ausführung genehmigten Bahnlinien. Auch sind ausser der Reichsgrenze die Landesgrenzen, Provinzgrenzen und Bezirksgrenzen hervorgehoben. In grösseren Maassstäben als Kartons beigefügte Spezialkarten der Aachen-Stolberger, Saarbrücker, Ruhrkohlen- und Oberschlesischen Bergwerksreviere und Kartons der Eisenbahnumgebung der Deutschen Grossstädte erhöhen den Werth der Karte.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der bisherige Geheime Regierungsrath Göring ist zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt ernannt und der bisherige Regierungsrath Krönig in Erfurt unter Ernennung zum Ober-Regierungsrath mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der II. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt definitiv betraut worden.

Berichtigung.

In dem in Nr. 19 abgedruckten Aufsatz: Noch einmal „Staffeltarife und Wasserstrassen" muss es auf der ersten Spalte der Seite 163 Zeile 7 von unten statt „$^2/_3$ zu $^1/_4$" heissen „$^2/_3$ zu $^1/_3$". Auf Seite 164 erste Spalte Zeile 9 von unten ist statt „3 200 - 7 400 *M.*" zu lesen „3 200 - 3 400 *M.*". Auch ist auf Seite 164 zweite Spalte Zeile 5 von oben statt „Befrachtungen" „Befürchtungen" zu lesen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Der zwischen den Stationen Gombos und Erdöd am 22. Febr. l. J. wegen Eisrinnens auf der Donau eingestellte Eisenbahn-Trajektverkehr wurde am 26. Febr. l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 3. März 1894. (570)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Am 1. April 1894 werden die Personen-Haltepunkte Dubelno und Jezewo für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet.

Bromberg, den 7. März 1894. (571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betreffend. Am 15. März d. J. tritt für die im Kilometerzeiger (E) der Tarifhefte 1 und 2 nebst Nachträgen vorgesehenen Verkehrsbeziehungen ein neuer Ausnahmetarif für nachbenannte Düngemittel: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub bei Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief in Kraft.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 12. März 1894. (572)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Schmalspurbahn Wilkau-Kirchberg-Wilzschhaus. Zu den vom 16. Dezember 1893 an gültigen besonderen Bestimmungen und Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf dieser schmalspurigen Eisenbahn ist der Nachtrag I erschienen, der durch unsere Stationen bezogen werden kann.

Er gilt vom 15. März d. J. an und enthält u. a. einen Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.

Dresden, am 6. März 1894. (573)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide Kateg. I—IV der Nomenklatur von Station Floreschti der Russischen Südwestbahnen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur überseeischen Ausfuhr treten von sogleich direkte Frachtsätze in Kraft. Dieselben betragen ausser den nach dem Getreidetarif vom 1/13. August 1893 zu zahlenden Nebengebühren für Getreide Kategorie I—III nach Königsberg 128,60 R., Pillau 132,78 R., Memel 136,53 R. für den Wagen mit 10000 kg; für Oelsamen, Kategorie IV, erhöhen sich vorige Sätze um je 12 R. für den Wagen mit 10000 kg.

Die Beträge, welche nachzuzahlen sind, wenn die vorgeschriebenen Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr nicht rechtzeitig beigebracht werden, sind auf den genannten Deutschen Stationen zu erfahren. Da auf der Strecke Floreschti-Bjelzy vorläufig nur temporärer Güterverkehr eröffnet ist und derselbe zu jeder Zeit zeitweise wieder eingestellt werden kann, wird eine Verantwortlichkeit für die rechtzeitige Lieferung der auf Station Floreschti aufgelieferten Sendungen nicht übernommen.

Direktion. (574 H&V)

Güterverkehr zwischen Rumänien einerseits, Oesterreich-Ungarn und Deutschland andererseits. In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 9. Februar l. J. wird bestimmt, dass Gebühren für die bahnseitigen Arbeitsleistungen bei der Revision an der Deutsch-Oesterreichischen Grenze auch nach dem 1. April l. J. bis auf weiteres nicht besonders zur Erhebung gelangen.

Breslau, den 8. März 1894. (575)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Mit dem 15. März d. J. treten im Bromberg-Sächsischen Verbande für den Verkehr zwischen Chemnitz einer- und der diesseitigen Station Gr. Brittanien andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh in Kraft, welche bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 8. März 1894. (576)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 20. März d. J. kommt der Nachtrag XV zur Einführung, welcher u. a. Ausnahmetarife für Düngekalk und rohe Kalisalze, sowie Umkartirungssätze für den Verkehr mit den Stationen der Weimar-Rastenberger Eisenbahn enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 9. März 1894. (577)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband und Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 15. März d. J. treten für die Beförderung von rohen Kalisalzen, kalzinirtem Düngesalz, konzentrirtem Kalidünger und Düngekalk ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Ueber die Anwendung, sowie Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Erfurt, den 7. März 1894. (578)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr. Die am 15. Januar d. J. für die Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) gelangen am 15. März d. J. auch in dem oben bezeichneten Verkehr zur Einführung.

Diese Ausnahmetarife finden jedoch im Verkehr mit der Neuhaldensleber Eisenbahn keine Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen. (579)

Frankfurt a. M., den 6. März 1894.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Die in dem am 1. Februar d. J. in Kraft getretenen Nachtrag XVII zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. Oktober 1889 befindlichen Ausnahmetarife 17 für Kalk etc. (Düngekalktarif) und 18 für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) finden vom 10. März d. J. ab auch Anwendung im Verkehr mit den Thüringischen Privateisenbahnen.

Elberfeld, den 8. März 1894. (580)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der vom 1. Februar l. J. gültige gemeinsame Schweizerische Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel ist mit sofortiger Wirkung auch für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof loco und transit einerseits, sowie den Stationen der Mittel- und Westschweiz anwendbar. Der Frachtberechnung werden die um 10 km zu kürzenden Tarifentfernungen für Basel Badischer Bahnhof zu Grunde gelegt. Den hiernach sich ergebenden Frachtsätzen tritt im Verkehr mit Basel Bad. Bahnhof transit ein Zuschlag von 12 Cts. für 100 kg hinzu.

Karlsruhe, den 9. März 1894. (581)
Generaldirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr. Die auf Seite 27 des Nachtrages V zum Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif enthaltenen Anstosstaxen für Cormons finden nunmehr auch im Verkehr mit Stationen der Elsass-Lothringischen Bahnen Anwendung.

München, den 4. März 1894. (582)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif, Theil II, Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 15. März 1894 ermässigt sich im Ausnahmetarif Nr. 44 der Frachtsatz von Wunsiedel nach Aussig von 0,80 auf 0,70 ℳ pro 100 kg.

München, den 8. März 1894. (583)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. März d. J. werden:

Nachtrag VIII zum Tarifhefte 1
„ VIII „ „ 2 und
„ IX „ „ 3

für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr eingeführt.

Die Nachträge enthalten hauptsächlich:

1. Kilometerzeiger für die neu aufgenommenen Stationen Altenbach, Engelsdorf und Hetzdorf bei Oederan, sowie anderweite Kilometerzeiger für die Stationen Gera-Pforten, Jägersgrün, Eller, Hilden und Immigrath;
2. neue Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Giessereiroheisen nach Görlitz i/Schles. (S. St. B.) und Zittau (S. St. B);
3. einen neuen Ausnahmetarif für rohe Kalisalze etc.;
4. einen Ausnahmetarif für Düngekalk.

Die neuen Entfernungen für Jägersgrün treten, soweit sie Frachterhöhungen herbeiführen, erst am 1. Mai d. J. in Kraft.

Abzüge der Nachträge sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu erhalten.

Dresden, am 5. März 1894. (584)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. März d. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft.

Dieser ist bei den betheiligten Dienststellen käuflich und enthält Entfernungen für die neuaufgenommene Station Engelsdorf der Sächsischen Staatsbahnen und Frachtsätze für die neuaufgenommene Güternebenstelle Westerland auf der Insel Sylt (Direktionsbezirk Altona), ferner Aenderungen der Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, sowie neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze, kalzinirtes Düngesalz, konzentrirten Kalidünger und zu Düngezwecken bestimmten Kalk und Kalkschlamm.

Dresden, den 7. März 1894. (585)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Obstverkehr mit Belgien und Niederland. Die gemäss Bekanntmachung vom 19. Februar d. J. für frisches Obst im Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen, Rheinisch - Westfälisch - Belgischen, Niederländisch- und Belgisch-Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch - Bayerischen Verkehre und im Niederländischen Verkehre mit Basel, Waldshut etc. für die Zeit bis Ende Februar d. J. bewilligte Frachtermässigung wird bis Ende März d. J. ausgedehnt.

Köln, den 11. März 1894. (586)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Französischer Verband (Verkehr über Elsass - Lothringen). Am 1. April d. J. kommt eine Neuauflage des Ausnahmetarifs für die direkte Beförderung von Holz von Stationen Deutscher Bahnen nach Stationen der Französischen Ostbahn, unter Aufhebung des seitherigen Tarifs, zur Einführung. Der neue Tarif enthält im allgemeinen billigere Frachtsätze als der bisherige Tarif. Die seitherigen Frachtsätze für die Stationen Eisfeld und Nordheim a. Neckar, welche in den neuen Tarif nicht übernommen worden sind, bleiben bis Ende April d. J. in Kraft. Der Tarif kann von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole zum Preise von 0,80 ℳ bezogen werden.

Strassburg, den 7. März 1894. (587)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Mai d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Stationen des diesseitigen Bezirks nach Stationen der westlichen Linien der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen usw. vom 1. November 1892 der Nachtrag II in Kraft. Inhalts desselben erfolgt vom 1. Mai 1894 ab auch für Koks bei Benutzung von Wagen mit 15 t Ladegewicht die Frachtberechnung mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen. Ausserdem werden durch den Nachtrag die Bestimmungen über die Anwendung der Kurskürzungs-Tabellen geändert. Druckabzüge des Nachtrags sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 6. März 1894. (588MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarife Heft 1 und 2 kommen zum 15. d. Mts. Nachträge zur Ausgabe, welche Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. und Kalk etc. zum Düngen enthalten. Die Nachträge sind voraussichtlich vom 12. d. Mts. ab bei den Verbandsstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Hannover, den 7. März 1894. (589)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Herausgabe der 6. Nachträge zu den Tarifheften 1 und 2.) Am 1. April d. J. treten zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die 6. Nachträge in Kraft. Dieselben enthalten anderweite und neue Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Eisenach, Schmalkalden und Wernshausen des Direktionsbezirks Erfurt, ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz von Stassfurt etc. nach Aussig und Kralup und eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Durch Nachtrag 6 zu Tarifheft 1 kommen ausserdem noch anderweite und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für getrocknete Pflaumen etc. aus Bosnien und Serbien, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 15 für Thon etc. zwischen Podersam und Bielefeld zur Einführung. Endlich enthält dieser Nachtrag noch eine Bestimmung über die am 1. Juli d. J. erfolgende Aufhebung der vorübergehend ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Kleie).

Die anderweiten Frachtsätze für Eisenach und Schmalkalden ergeben zum Theil und die anderweiten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 im Heft 1 durchweg Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze. Soweit dies der Fall ist, bleiben letztere Sätze noch bis zum 30. April d. J. in Gültigkeit.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 20 bezw. 10 ₰ oder 12 bezw. 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 8. März 1894. (590)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. Mai 1894 tritt für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen, Theil I, enthaltend allgemeine Bestimmungen (Reglement, allgemeine Tarifvorschriften und Nebengebührentarif) in Kraft.

Durch denselben werden die allgemeinen (reglementarischen) Bestimmungen und Tarifvorschriften der nachstehend bezeichneten Tarife nebst Nachträgen aufgehoben:

1. Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr:
   Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Hannover einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und mehrerer anderer Belgischen Bahnen andererseits, Hefte I, II und III, vom 15. Oktober 1881.
2. Bergisch-Märkisch-Belgischer Verkehr:
   Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahn und mehrerer anderer Belgischen Bahnen andererseits via Bleyberg, vom 15. Oktober 1881.
3. Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge - Verbands-Güterverkehr:
   Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Grand Central Belge-Bahn andererseits via Aachen-Maestricht resp. Dalheim-Roermond, vom 15. Oktober 1881.
4. Deutsch - Belgischer Verkehr:
   Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Nord-Belgebahn, Chimaybahn, Malines-Terneuzener Bahn und Westflandrischen Bahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits, Heft I, vom 15. Juni 1883.
5. Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr:
   Heft I des Tarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, vom 1. November 1885.
6. Bayerisch-Belgischer Verkehr:
   Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahn, der Grossen Belgischen Centralbahn und der Belgischen Nordbahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (einschliesslich Passau, Oesterr.) andererseits, vom 15. Mai 1883.

Durch den neuen Tarif wird unter anderem die Vorausbezahlung der Fracht bei der direkten Abfertigung von Vieh allgemein vorgeschrieben und die Gebühr für die Einstellung von Schutzwagen einheitlich auf 20 Centimen für das Kilometer und den Wagen festgesetzt. Der Tarif ist vom 15. April d. J. ab zum Preise von 20 ₰ von den betheiligten Verwaltungen zu beziehen. Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Köln, den 10. März 1894. (591)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer, bezw. Oesterr. - Ungar. - Süddeutsch - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung von Tarifnachträgen.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 treten folgende Tarifnachträge in Wirksamkeit:

a) Nachtrag IV zu dem vom 1. Juni 1890 gültigen Tarife Theil II a, Heft 1, für den Oesterreich. - Ungarisch - Französischen Eisenbahnverband, enthaltend die Aufhebung des Ausnahmetarifes Nr. 20 (Bier in Fässern) und zwar:
   a) bezüglich der Frachtsätze für Klein = Schwechat, Linz, Real= Zipf und Wien K. E. B. im Verkehre mit Paris (Douane und Reuilly) mit 1. April 1894,
   b) im übrigen mit 1. Juli 1894;
b) Nachtrag 10 zu dem vom 15. Juli 1881 gültigen Tarif, Theil III für den Oesterreichisch - Ungarisch - Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverband, enthaltend die Aufhebung der Frachtsätze für Pilsen des Ausnahmetarifes Nr. 17 des Nachtrages 8 A für Bier in Fässern (1) und leere Bierfässer (2).

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 8. März 1894. (592)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Wagenlieferung. Wir beabsichtigen die Vergebung von

35 Stück gedeckten Güterwagen,
60 „ offenen Güterwagen,
8 „ Kieswagen.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 4 *M.* erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift „Wagenlieferung“ versehene Angebote wollen spätestens bis zum 27. März l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 28. Februar 1894. (593)

Generaldirektion.

Die Anfertigung und Lieferung von 220 Wagenplänen soll vergeben werden.

Zur Abgabe des Angebotes sind die aufgestellten Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnungen in unserem Verwaltungsgebäude hierselbst, Fürstenstrasse Nr. 1—10, Zimmer 95, zur Einsicht ausliegen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 *M.* bezogen werden können.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Wagenplänen“ versehen zu dem auf

Freitag, den 16. März 1894, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermine an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermine.

Magdeburg, den 3. März 1894. (594)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahn. Verkauf von ausrangirten Lokomotiven und Wagen. Sieben Lokomotiven mit Ersatzstücken, ein Gepäckwagen und 47 Güterwagen sollen den 27. März 1894 durch Submission verkauft werden.

Verkaufsbedingungen sind auf Anfrage zu bekommen beim Maschinendienst der Verwaltung, Central-Administrations-Gebäude Droogbak Amsterdam. (595)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW.. Beuthstrasse 8.

Nr. 22. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 28 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 17. März 1894.

Inhalt:

Statistik der Schmalspurbahnen.

Die Verlagsbuchhandlung von J. F. Bergmann in Wiesbaden hat vor kurzem den zweiten Jahrgang von Zezula's „Statistik der schmalspurigen Eisenbahnen" der Oeffentlichkeit übergeben. In Nr. 24 S. 217 Jahrgang 1893 d. Ztg. haben wir den ersten Band des werthvollen Zahlenwerkes besprochen und auf die grossen Verdienste hingewiesen, die sich Zezula durch seine Herausgabe um die Förderung des Schmalspurbahnwesens erworben hat. Wir sprachen zugleich den lebhaften Wunsch aus, dass alle Verwaltungen schmalspuriger Bahnen das Werk durch pünktliche Lieferung ausführlicher und verlässlicher Daten unterstützen möchten. Dieser Wunsch hat sich wenigstens theilweise erfüllt. Während der erste Jahrgang nur 921,73 km Bahnen behandeln konnte, umfasst der vorliegende bereits 2038,92 km; für die nächsten Publikationen sind aber auch noch von anderen Verwaltungen ausführliche Daten zugesagt. Die Eintheilung des Zahlenwerkes hat keine Aenderung erfahren. Zezula hat die gesammten Zahlen nach 4 Abschnitten geordnet: Beschreibung der Bahnen, Fahrbetriebsmittel, Verkehr und Geldergebnisse. Die Bahnen sind in Adhäsionsbahnen, Bahnen gemischten Systems und Zahnradbahnen geschieden und innerhalb dieser Gruppen wieder nach Ländern zusammengestellt.

Von den Deutschen schmalspurigen Adhäsionsbahnen sind vertreten: Doberan-Heiligendamm (2,7 km), Kreis Altenaer Bahnen (32,97 km), Flensburg-Kappeln (51,50 km), Feldabahn (44,0 km), Ravensburg-Weingarten (4,18 km), Walhallabahn (8,79 km) — letztere drei der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München gehörig —, die schmalspurigen Linien der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (235,57 km), die Strassburger Strassenbahnen (77,5 km), zusammen 457,21 km gegen 364,6 km, auf welche sich die Statistik im Vorjahre beschränken musste. Von den Schweizerischen Adhäsionsbahnen erscheint diesmal neben der Strassenbahn Frauenfeld-Wyl (18,0 km) auch die Appenzeller Bahn (Winkeln-Herisau-Appenzell, 26,0 km). Von den Oesterreichischen schmalspurigen Adhäsionsbahnen finden wir nur die Bosnischen Bahnen in einer Gesammtlänge von 334,9 km; die Steiermärkischen Landesbahnen waren im Jahre 1891, auf welches sich das Werk Zezula's bezieht, noch nicht im Betriebe. Neu und von hohem Interesse sind die Norwegischen Staatsbahnen: 13 Linien mit zusammen 968,5 km Länge. Von den Bahnen gemischten Systems haben Daten eingesandt: die Filderbahn (10,5 km), die Appenzeller Strassenbahn (St. Gallen-Gais, 13,96 km), die Brünigbahn (57,73 km), Sarajevo-Metkovic (145,5 km); von den Zahnradbahnen erscheint nur die

Pilatusbahn (5,0 km) in Zezula's Werk. Die Zahnstange liegt bei den angeführten Bahnen im ganzen auf 40,728 km. Sämmtliche Bahnen sind eingeleisig erbaut. Von den Deutschen und Schweizerischen Bahnen sind die Sächsischen Bahnen mit 0,75 m, die Eisenbahn Doberan-Heiligendamm mit 0,90 m, alle übrigen mit 1,00 m Spurweite angelegt; die Bosnischen Bahnen haben die Spurweite von 0,76 m, die Norwegischen Staatsbahnen diejenige von 1,067 m, die Pilatusbahn hat eine Spurweite von 0,80 m. Die Gesammtlänge aller Geleise beträgt 2 298,98 km; hiervon entfallen 2 112,93 km auf Geleise mit breitfüssigen Schienen und hölzernen Schwellen. Der ganz eiserne Oberbau ist sehr schwach vertreten; es haben Anwendung gefunden: eiserne Langschwellen auf der Doberan-Heiligendammer Eisenbahn, auf den Altenaer Bahnen und auf der Filderbahn; eiserne Querschwellen auf der Appenzeller Bahn, wie auch auf den Bahnen gemischten Systems und auf der Pilatusbahn; Hartwich's System auf den Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München. Mehr als zwei Dritttheile aller Geleise (1 792,97 km) sind aus Stahl erzeugt; das Schienengewicht für das laufende Meter schwankt zwischen 13,9 kg (Bosnabahn) und 33,2 kg (Frauenfeld-Wyl); bei den Norwegischen Staatsbahnen variirt das Gewicht der Eisenschienen zwischen 17,36 und 19,84 kg, dasjenige der Stahlschienen, welche neben jenen Verwendung finden, zwischen 17,36 und 31,75 kg; vielfach sind Stahlschienen von 20,50 kg verlegt. Ueber das Material der Holzschwellen liegen nur vereinzelt Daten vor, welche leider nicht genügenden Stoff zu Vergleichen bieten; bemerkenswerth ist, dass auf einigen Bahnen auch Kiefern- und Föhrenholz verwendet wird.

Die Stärke der Bettung unter dem tiefsten Punkte der Schwellen ist sehr verschieden bemessen. Die Eisenbahn Doberan-Heiligendamm begnügt sich mit 10 cm; die Bosnischen Bahnen haben 12 cm; bei den Norwegischen Staatsbahnen geht man bis auf 37 cm, bei den Sächsischen Staatsbahnen bis auf 40 cm; die Querschwellen der Pilatusbahn sind in Rücksicht auf die angewandte grosse Neigung der Bahn in einer Mauer verankert. Die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse bieten natürlich grosse Abwechselung; von den Adhäsionsbahnen weist die Strassenbahn Frauenfeld-Wyl die grösste Steigung (46,4 ‰) auf; als kleinster Krümmungshalbmesser erscheint derjenige von 35 m öfters angewandt (Walhallabahn, Frauenfeld-Wyl); die Norwegischen Staatsbahnen sind im allgemeinen unter günstigen Verhältnissen erbaut. Als ein kühnes Bauwerk repräsentirt sich die Pilatusbahn mit 480 ‰ Neigung und 80 m Halbmesser. Die Deutschen, Oesterreichischen und Schweizerischen Bahnen sind entweder mit Telegraphen oder mit Telephonen ausgerüstet; die Norwegischen Bahnen besitzen keine derartigen Einrichtungen; elektrische Glockenschlagwerke kommen bei den Schmalspurbahnen nicht vor.

Von hoher Wichtigkeit erscheint die Rubrik: „Gesammtbetrag des bis Ende 1891 verwendeten Anlagekapitals für das Kilometer Bahnlänge.“ Obgleich die hier angeführten Zahlen einen vollgültigen Werth namentlich für Vergleiche erst dann gewinnen, wenn sie unter Berücksichtigung aller den Bau der Bahnen beeinflussenden Faktoren in Betracht gezogen werden, so bieten sie doch auch in der vorliegenden, durch den statistischen Charakter der Zusammenstellung bedingten, abstrakten Anführung viel interessantes Material. Die Deutschen und Schweizerischen Bahnen erscheinen mit einem Durchschnittswerthe von 53 517 ℳ, für dessen Höhe freilich die bedeutenden Anlagekosten der Appenzeller Bahn mit 126 489 ℳ für 1 km ausschlaggebend sind; auch die Sächsischen Schmalspurbahnen, die fast durchweg scharf ausgeprägte Gebirgsbahnen sind, haben ein verhältnissmässig grosses Anlagekapital (65 804 ℳ für 1 km) erfordert. Das Anlagekapital bei den einzelnen Linien der Norwegischen Staatsbahnen ist trotz der im allgemeinen ziemlich ähnlichen Neigungs- und Krümmungsverhältnisse ein sehr verschiedenes; im Durchschnitt beträgt es 73 510 ℳ, doch erreicht es bei der Linie Christiania-Drammen (52,9 km lang, 14 ‰ grösste Neigung, 196 m kleinster Halbmesser) mit 131 957 ℳ den grössten und bei der Linie Grundset-Aamot (26,4 km lang, 8 ‰ grösste Neigung, 314 m kleinster Halbmesser) mit 27 687 ℳ den kleinsten Werth. Beachtenswerth ist der Umstand, dass das durchschnittliche Anlagekapital für 1 km Bahnlänge für die Deutschen Normalbahnen etwa 5,4 Mal grösser ist, als dasjenige für die Deutschen Schmalspurbahnen, während sich für die Norwegischen Schmalspur- und Normalbahnen das Verhältniss nur auf 1 : 1,25 stellt. Die Bahnen gemischten Systems erfordern ein ziemlich hohes Anlagekapital; man darf für 1 km Bahnlänge 100 000 – 120 000 ℳ in Rechnung nehmen. Ausserhalb jedes Vergleichs steht natürlich die Pilatusbahn, deren ungewöhnlich schwierige Anlage ein Kapital von 423 064 ℳ für 1 km Bahnlänge beanspruchte.

Von sämmtlichen Deutschen, Schweizerischen und Oesterreichischen Schmalspurbahnen, welche Zezula anführt, werden ausnahmslos Tenderlokomotiven verwendet, deren Dienstgewicht zwischen 11,54 t (Tramwaylokomotive der Walhallabahn) und 24,00 t (Brünigbahn, Sarajevo-Metkovic) variirt. Bei den Norwegischen Staatsbahnen, deren Daten in dieser Beziehung nicht durchweg die wünschenswerthe Vollständigkeit bieten, stehen neben den Adhäsionsbahnen auch viele Lokomotiven mit Schlepptendern im Betriebe. Das Adhäsionsgewicht der Lokomotiven ist hier mitunter ein sehr bescheidenes (8,1 t); doch finden sich oft bei derselben Bahn Variationen von 8,7 t bis 27,4 t; neben den Lokomotiven der Bahnen gemischten Systems sind diejenigen der Norwegischen Bahnen im Durchschnitt die schwersten. Auf 1 km Betriebslänge entfallen bei den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen die meisten Lokomotiven (0,10); die Bosnischen Adhäsionsbahnen stehen den Norwegischen Bahnen ziemlich gleich (0,07 bezw. 0,08). Die Filderbahn besitzt bei 10,5 km Länge 6 Tenderlokomotiven, mithin auf 1 km Betriebslänge 0,57 Lokomotiven; sie wird in dieser Hinsicht nur von der Pilatusbahn übertroffen, auf welcher im ganzen 9, also für 1 km Betriebslänge 1,80 Lokomotiven in Verwendung stehen. Im Durchschnitt kann man — nach Zezula's Statistik — für 1 km Betriebslänge und für gewöhnliche Verhältnisse 0,12 Lokomotive als vollkommen hinreichend annehmen; für die normalspurigen Vereinsbahnen stellt sich dieser Werth auf 0,29, für die sämmtlichen — schmal- und normalspurigen — Norwegischen Bahnen auf 0,10. Auf die bedeutenden Leistungen der Lokomotiven habe ich schon in meinem Berichte über den ersten Jahrgang des in Rede stehenden Zahlenwerkes hingewiesen; ich habe damals auch speziell die Bosnischen Bahnen hervorgehoben, weil hier ganz besonders beachtenswerthe Ergebnisse vorlagen. Nunmehr erscheinen aber die Bosnischen Bahnen noch durch die Norwegischen Staatsbahnen übertroffen; auf einzelnen dieser Bahnen haben die Lokomotiven durchschnittlich 44 392—49 875 km im Jahre zurückgelegt. Der nachstehende Auszug aus Zezula's Tabellen dürfte nicht ohne Interesse sein. Danach wurden von einer Lokomotive durchschnittlich zurückgelegt:

bei den Deutschen und Schweizerischen schmalspurigen Adhäsionsbahnen	22 259 km
„ den Deutschen Normalbahnen	37 537 „
„ „ Bosnischen Bahnen	36 184 „
„ „ Oesterreichisch-Ungarischen Normalbahnen	34 658 „
„ den Norwegischen schmalspurigen Staatsbahnen	37 273 „
„ sämmtlichen Norwegischen Bahnen	35 522 „

Zur Feuerung dienen hauptsächlich Steinkohlen; daneben werden auch Braunkohlen, Holz (Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, Sächsische Schmalspurbahnen) und Koks verwendet. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe einschliesslich der Fracht- und Ladekosten betrugen für 1 Nutzkm bei den Schweizerischen und Deutschen Adhäsionsbahnen im Durchschnitte 10,98 ₰, bei den Bosnischen Bahnen 9,84 ₰, bei den Norwegischen Bahnen, bezüglich derer allerdings sehr unvollständige Mittheilungen vorliegen, 15,43 ₰.

Höher stellen sich diese Ausgaben bei den Bahnen gemischten Systems; so z. B. bei der Filderbahn auf 22,67 ₰, bei der Bahn Sarajevo-Metkovic auf 41,11 ₰, bei der Appenzeller Strassenbahn sogar auf 57,64 ₰. Bei der Pilatusbahn erreichen diese Ausgaben eine Höhe von 104,98 ₰, entsprechend einem Brennmaterialverbrauch von 29,53 kg für 1 Nutzkm. Der Aufwand an Brennstoff für 1 Nutzkm kann für Schmalspurbahnen auf Grund der vorliegenden Statistik im Durchschnitte mit 7,29 kg angenommen werden; für 1 Lokomotivkm ergibt sich ein Verbrauch von 6,62 kg, bei den normalspurigen Vereinsbahnen berechnen sich diese Werthe zu 14,05 bezw. 10,89 kg.

Von den Mittheilungen über Personenwagen interessiren am meisten wohl diejenigen, welche deren Ausnutzung betreffen. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt: bei den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen mit 3,27, bei den Bosnischen Bahnen mit 4,05, bei den Norwegischen Bahnen mit 3,33 Personen. Die beste Ausnutzung der Plätze fand bei der K. und K. Bosnabahn statt, wo durchschnittlich 53,16 % der bewegten Plätze besetzt waren. Im Durchschnitte ist die Ausnutzung bei den Schmalspurbahnen überhaupt besser, als bei den normalspurigen Vereinsbahnen; sie beträgt dort 29,96, hier nur 23,73 %. Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz von Personenwagen nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial erreicht durchschnittlich nicht jene Höhe, wie bei den normalspurigen Bahnen, ja er bleibt vielfach bedeutend hinter letzteren zurück.

Die Tragfähigkeit der Lastwagen für jede Achse beträgt auf den meisten Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen 2 500 kg, auf der Feldabahn 3 000 kg und auf der Appenzeller Bahn 3 400 kg. Bei den Bosnischen Bahnen kann jede Achse durchschnittlich mit 3 130 kg belastet werden. Auch die Wagen der Norwegischen Bahnen sind sehr kräftig konstruirt; die Tragfähigkeit wechselt auf den einzelnen Linien zwischen 2 609 und 3 041 kg; nur auf den Jäderbahnen beträgt sie nicht mehr als 2 000 kg. Die grösste Tragfähigkeit besitzen die Wagen der Brünigbahn (4 151) kg. Die Ausnutzung der Tragfähigkeit ist im Durchschnitte nahezu gleich derjenigen auf den normalspurigen Vereinsbahnen (43,16 % gegen 44,63 %). Dieses günstige Ergebniss wird allerdings durch die grosse Ausnutzung auf den Norwegischen Bahnen veranlasst, wo sie durchschnittlich 49,10 % beträgt und u. a. bei der Linie Drammen-Randsfjord sogar 56,30 % erreicht. Auf den Bosnischen Bahnen ist dieser Prozentsatz ebenfalls ein günstiger (38,48); auf den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen ermittelt er sich zu 30,50. Hier kommen aber sehr wesentliche Unterschiede bei den einzelnen Bahnen vor; wir finden die grösste Ausnutzung der Tragfähigkeit bei der Kreiseisenbahn Flensburg - Kappeln (43,20 %), die kleinste bei der Linie Strassburg - Truchtersheim (2,40 %); auf den schmalspurigen Linien der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn wird die Tragfähigkeit der Lastwagen durchschnittlich zu 34,50 % ausgenutzt.

Ich habe schon in meinem Berichte über den 1. Jahrgang von Zezula's statistischem Werke darauf hingewiesen, dass der 3. Abschnitt desselben, welcher die Verkehrsergebnisse behandelt, ganz besonders geeignet ist, jeden Zweifel an der verhältnissmässig grossen Leistungsfähigkeit der Schmalspurbahnen zu widerlegen. Der vorliegende 2. Jahrgang erfüllt diese Aufgabe in noch höherem Grade, weil er eben auch ein viel reicheres Zahlenmaterial enthält. Ich kann mir nicht versagen, einige Ziffern anzuführen, welche das Gesagte zu beweisen vermögen. Auf den in Zezula's Werke vertretenen Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen (zusammen 501,21 km lang) wurden im Betriebsjahre 1891 im ganzen 3 924 107 Personen, auf den Bosnischen Bahnen (334,9 km) 329 510 und auf einem Theile der Norwegischen Schmalspurbahnen (589,2 km) 3 048 330 Personen befördert.

Der Verkehr auf sämmtlichen Schmalspurbahnen, von welchen Daten vorliegen (1 649 km), umfasste 8 239 551 Personen, von denen zusammen 143 550 006 km zurückgelegt wurden: dies ergibt die durchschnittliche Wegelänge jeder Reise zu 17,4 km. Bei den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen bleibt die Grösse der zurückgelegten Wegstrecke durchaus unter diesem Werthe; dafür geht sie bei der K. u. K. Bosnabahn mit 77,1 km weit über denselben hinaus; auch auf den Norwegischen Schmalspurbahnen, welche Daten hierüber eingesendet haben, liegen die fraglichen Wegstrecken über dem Durchschnittswerthe; sie erreichen hier in einem Falle sogar 510 km.

Der Güterverkehr ist ebenfalls ein lebhafter. Es wurden zusammen 1 615 955 t Eil- und Frachtgüter befördert. Diese Sendungen haben 71 292 602 km zurückgelegt. Die von einer Tonne durchlaufene Wegstrecke ist natürlich bei den einzelnen Bahnen sehr verschieden; sie variirt zwischen 4,00 km (Ravensburg-Weingarten) und 112,50 km (Trondhjem-Storen). Der kilometrische Güterverkehr hat im Durchschnitte 34 966 t betragen; über diesen Mittelwerth gehen nur die beiden Bosnischen Adhäsionsbahnen mit durchschnittlich 65 104 t und zwei Norwegische Bahnen mit je 89 936 t hinaus.

Der vierte Abschnitt des Werkes behandelt in ausführlicher Weise die Geldergebnisse. Wir wollen nur einzelne interessante Momente daraus hervorheben. Von den Einnahmen entfallen auf diejenigen aus dem Personenverkehr bei den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen 55,66 %, bei den Bosnischen Adhäsionsbahnen 24,40 %, bei den Norwegischen Bahnen 53,45 %, bei den gemischten und Zahnradbahnen 66,33 %, im Gesammtdurchschnitte 49,56 % — woraus die grosse Bedeutung des Personenverkehrs für die Mehrzahl der Schmalspurbahnen zu erkennen ist. Die Bosnischen Bahnen nehmen einen Ausnahmestandpunkt ein, wie in manch anderer Beziehung. Bei den normalspurigen Vereinsbahnen liefert der Personenverkehr nur 27,1 % der Einnahmen. Die Betriebsausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Betriebszweige: allgemeine Verwaltung, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, Verkehrsdienst, Zugförderungs- und Werkstättendienst in nahezu gleicher Weise wie bei den normalspurigen Bahnen. Der Betriebskoeffizient stellt sich für das Jahr 1891 im Durchschnitt höher als bei den normalspurigen Vereinsbahnen; im Jahre 1890 war er dagegen kleiner, als letzterer. Die Ursache hierfür ist nicht etwa in einer Aenderung der obwaltenden Verhältnisse bei den im 1. Jahrgange angeführten Bahnen zu suchen, sondern liegt in dem höheren Betriebskoeffizienten der neu hinzugetretenen Bahnen. Bei den Deutschen und Schweizerischen Adhäsionsbahnen schwankt dieser Koeffizient zwischen 54,5 und 87,1 %; bei den Bosnischen Adhäsionsbahnen beträgt er 61,3 % und stellt sich im Durchschnitt ungünstiger, als im Vorjahre; bei den Norwegischen Bahnen wechselt er zwischen 68,9 und 96,2 %; noch ungünstiger stellt er sich bei den Bahnen gemischten Systems; er erreicht z. B. bei der Strassenbahn St. Gallen-Gais 100,5 % und bei der Linie Sarajevo-Metkovic sogar 114,4 %. Bei der einzigen Zahnradbahn, über welche Zezula Daten bringt, nämlich bei der Pilatusbahn, beträgt der fragliche Koeffizient 54,9 %. Bei Beurtheilung dieser Ergebnisse darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass — wie ich schon in meinem Berichte über den 1. Jahrgang von Zezula's Werk betonte — es fast ausschliesslich volkswirthschaftlich und kommerziell arme Gegenden sind, in welche die Schmalspur Segen und Wohlstand bringen soll. Die Ergebnisse würden ohne Zweifel noch viel ungünstiger sich gestalten, wenn die in Rede stehenden Bahnen mit normaler Spur erbaut worden wären.

Die grosse Bedeutung der vorliegenden Statistik als einer mächtigen und siegbringenden Waffe in der Hand der Freunde der Schmalspur habe ich schon in meinem wiederholt erwähnten Berichte über deren ersten Jahrgang hervorgehoben; ich möchte heute noch speziell auf ihren Werth für die Verwaltung schmalspuriger Bahnen selbst hinweisen. Dieser Werth liegt darin, dass ein so übersichtlich und zweckmässig geordnetes Zahlenmaterial, wie es hier geboten wird, die Möglichkeit zu

eingehenden Vergleichen der Verwaltungsergebnisse der eigenen Bahn mit jenen anderer Bahnen gewährt; solche Vergleiche drängen aber naturgemäss in jenen Fällen, wo sich ungünstige Unterschiede zeigen, zu näheren Untersuchungen der Ursachen, welche ihrerseits wieder zu zweckmässigen Aenderungen in Verwaltung und Betrieb Veranlassung geben können. Je reichhaltiger aber das Zahlenmaterial, um so grösser sein Werth; es liegt daher im Interesse der Bahnverwaltungen selbst, den Herausgeber durch vollständige und genaue Mittheilungen nach Kräften zu unterstützen und hierdurch der Allgemeinheit und sich selbst einen grossen Dienst zu erweisen. A. Birk.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 810 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 899 vom 13. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Bestellungen auf das Muster 7 (Bestellschein) aufgegeben haben, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Verstaatlichungsprogramm und der Staatsbahnbetrieb in Oesterreich.

Der K. K. Handelsminister hat bei Berathung des Voranschlags für den Staatsbahnbetrieb im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses folgende wichtige Erklärungen abgegeben:

Bezüglich der Schritte zur Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn sind Verhandlungen im Zuge, und bezüglich der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und Nordwestbahn stehen sie in Aussicht und hoffe ich weiter, in der Herbstsaison eine Verstaatlichungsaktion dem Hause vorzulegen. Aber so nöthig ich ein derartiges Programm halte, so schwierig ist es zu erstellen, so lange die wichtigsten Bahnen nicht verstaatlicht werden können, das ist die Südbahn und die Nordbahn, welche dermalen in dieses Programm nicht einbezogen werden können. Es handelt sich also bei den zur Verstaatlichung zu beantragenden Bahnen darum, das finanzielle Ergebniss zu prüfen mit Rücksicht auf die durch das Staatsbahnbarême eintretenden Ausfälle. Es ist weiter nicht zu verkennen, dass bei der Verstaatlichung, sowie beim Baue von Bahnen zwei diametral entgegengesetzte Wünsche der Bevölkerung auftreten, und zwar soll der Staat einerseits nicht allzu sehr belastet werden, andererseits wünscht die Bevölkerung Bahnen verstaatlicht oder gebaut, bei welchen eine höhere Verzinsung nicht zu erhoffen ist, und nun wird dann trotzdem der Vorwurf erhoben, dass die so verstaatlichten, bezw. gebauten Bahnen keine Verzinsung ergeben. Ich theile die ausgesprochene Ansicht, dass die niedrigeren Staatsbahntarife jene Theile der Bevölkerung, welche sich längs Privatbahnen mit höheren Tarifen befinden, doppelt ungünstig belasten, und es war daher wirklich fraglich, ob die Tarifherabsetzung, wie sie erfolgt ist, den Zweck vollkommen erreichte, bezw. kommt zu erwägen, welche Tarifpolitik künftig einzuschlagen sein wird, wenn die Verstaatlichung vorschreitet. Was die Organisation des Staatsbahnbetriebes betrifft, so ist nicht zu verkennen, dass mit dem Fortschreiten der Verstaatlichung der Wirkungskreis der Generaldirektion naturgemäss fortwährend wächst, und es daher fraglich ist, ob nicht im weiteren Verlaufe eine Ausgestaltung in den Befugnissen der Exekutivdienststellen eintreten soll. Es wird dies Sache des Studiums der Generaldirektion sein, und besteht bereits dermalen die Absicht, die Abtheilungen derselben dadurch zu entlasten, dass für das Lokalbahnwesen eine eigene Abtheilung geschaffen werden soll. Was den Betrieb der Bahnen anbelangt, so kann der Staat wohl nichts von der ihm zustehenden Einflussnahme den Ländern übertragen, wohl aber können die Länder den Bau und die Finanzirung der Lokalbahnen in die Hand nehmen und fördern. Was nun die als nicht ausreichend erkannte Art der Nachweisung des Defizits aus dem Staatsbetriebe betrifft, so kann sich jedermann dasselbe aus den vorhandenen Nachweisen selbst konstruiren. Es ist zu berücksichtigen, dass der Staat viele Bahnen mit Defizit übernommen hat, daher den Staatsbetrieb nur die Vermehrung desselben treffen könnte; so viel ist sicher, dass man mit den Ergebnissen der letzten Jahre des Staatsbetriebes und Erfolges wohl zufrieden sein kann, und glaube ich weiter erwarten zu können, dass die veranschlagten Einnahmen im Jahre 1894 auch faktisch erzielt werden. Die von mir vorher gegebene Illustration bezüglich des Baues und der Verstaatlichung der Bahnen trifft sofort betreffs des geäusserten Wunsches wegen Fortsetzung der Dalmatiner Bahnen wieder zu. Die bestehenden Linien weisen ein Betriebsdefizit aus, durch die Fortsetzung wird eine neue Belastung stattfinden, ausser es könnte, was nicht in Oesterreichischer Macht liegt, der Anschluss an die Oesterreichischen Bahnen durch Bosnien erstellt werden.

Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Ueber die nach vorstehender Aeusserung des K. K. Handelsministers in Aussicht genommene Verstaatlichung dieser Bahnen äussert sich die „N. Fr. Pr.“ folgendermaassen: Die Regierung stand vor einer sehr schwierigen Entscheidung. Die Ausgestaltung des Böhmischen Netzes lässt sich entweder durch den Kauf der Nordwestbahn oder durch die Erwerbung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn vollziehen. Der Termin, in welchem der Staat das Recht hat, diese Netze abzulösen, beginnt sowohl für die Nordwestbahn, als für die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft mit dem 1. Januar 1895. Beide Linien durchziehen Böhmen bis zur Sächsischen Grenze und bis zur Elbe, berühren sich an vielen Punkten ihrer Strecke und sind daher in jeder Hinsicht Konkurrenzunternehmungen. Graf Wurmbrand hat diese Frage gelöst, indem er sich für die Verstaatlichung der Nordwestbahn entschied, woraus von selbst hervorgeht, dass die Ablösung des Netzes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft gegenwärtig nicht beabsichtigt ist. Die Gründe für diese wichtige Entscheidung des Handelsministers sind leicht zu erkennen. Für die Ablösung der Nordwestbahn sind durch gesetzliche Vereinbarungen die klarsten Voraussetzungen gegeben. Nach dem § 23 der Konzessionsurkunde muss der Einlösungspreis für die Nordwestbahn dem durchschnittlichen Reinerträgnisse der letzten 7 Jahre nach Abschlag der 2 ungünstigsten Jahre vor der Einlösung entsprechen. Der Einlösungspreis darf jedoch nicht kleiner sein, als das garantirte Reinerträgniss der Nordwestbahn. Die Oesterreichische Nordwestbahn bezieht noch einen Garantiezuschuss vom Staate, und daraus geht hervor, dass bei der Ablösung nicht der 7 jährige Durchschnittsertrag, sondern nur die Höhe der Garantie in Betracht kommt. Diese Garantie stellt sich jetzt auf 4 440 000 fl. Nach den Bestimmungen der Konzession verbleiben aber der Nordwestbahn die Einnahmen aus besonderen Unternehmungen, welche zusammen 148 000 fl. betragen. Ueberdies sind der Nordwestbahn im Jahre 1892 aus ihrem Antheile am Ertrage der Elbethallinie 39 000 fl. zugeflossen. Diese Summe dürfte sich für das Jahr 1893 wesentlich erhöhen. Alle diese Posten dürften zusammen etwa 4 800 000 fl. ausmachen, denen nach der letzten Bilanz ein ganz gleiches Erforderniss gegenüberstand. Daraus geht hervor, dass die eigenen Einnahmen der Nordwestbahn für die Rente nicht in Betracht kommen und dass die Grundlage des Ablösungspreises die Summe der Garantie von 4 440 000 fl. bildet. Aus dieser Garantie hat die Nordwestbahn bisher die Zinsen und die Annuität bestritten und für das Jahr 1892 eine Dividende von 9 fl. gezahlt. Ueberdies bleibt den Aktionären der Anspruch auf 4 Siebentel jenes Reinertrages, welchen die Elbethallinie über 10 fl. erzielt, und vielleicht auch der Anspruch auf jene 4 Siebentel der Ablösungsrente, welche die Aktionäre der Elbethallinie über 10 fl. erhalten. Selbstverständlich gelten die angeführten Bestimmungen der Konzession nur für das garantirte Netz, während über die Elbethallinie, deren Ablösungstermin erst im Jahre 1900 beginnt, eine freie, nicht auf Grund der Konzession zu treffende Vereinbarung zwischen der Regierung und der Nordwestbahn geschlossen werden muss. Hier kann der Vertrag nur auf dem Wege der freiwilligen Verständigung erzielt werden. Bezüglich des alten Netzes der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn hat dagegen die Regierung einen klaren gesetzlichen Boden unter den Füssen. Bei der Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist die Lage noch einfacher. Die Südnorddeutsche Verbindungsbahn hat gegenwärtig ein garantirtes Reinerträgniss von 1 919 185 fl. Diese Summe bildet zugleich den Ablösungspreis für das Netz. Das Recht des Staates, die Bahn einzulösen, ist schon im Jahre 1886 eingetreten. Die Elbethallinie und die Südnorddeutsche Verbindungsbahn stehen im gemeinschaftlichen Betriebe der Nordwestbahn, und da eine selbständige Betriebsführung auf der Elbethallinie nur schwer durchführbar ist, so kann man annehmen, dass ein Vertrag über die Erwerbung der Elbethalbahn ohne ernste Schwierigkeit zustande kommen wird. Die Erwerbung dieses ganzen Netzes dürfte sich daher ziemlich leicht gestalten.

Böhmische Westbahn: Verstaatlichung.

Die entscheidenden Verhandlungen über die Verstaatlichung der Bahn sollen unmittelbar nach Ostern stattfinden.

Die Gesetzesvorlage, betreffend die Wiener Verkehrsanlagen, insbesondere die Stadtbahn.

Nachdem sowohl die Stadtgemeinde Wien, als auch der Niederösterreichische Landtag einige Bestimmungen des Programms für die Wiener Verkehrsanlagen abgeändert und insbesondere der Bau und Betrieb der Wienthal- und Donaukanallinie dem Staate übertragen wurde, gelangte eine diesbezügliche Regierungsvorlage auch an den Reichsrath. Dieselbe wurde im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses bereits vom K. K. Handelsminister vertreten. Seinen Darlegungen entnehmen wir folgendes: Ich glaube die volle Verantwortung namens der Regierung übernehmen zu können, dass diese Linien um den vorgesehenen Betrag gebaut werden. Die Verzögerung liegt in der naturgemäss sorgfältigen Ausarbeitung des Projektes. Die Sache steht auch in finanzieller Beziehung günstig, nachdem durch diese Vorlage dem Staatsschatze keine Belastung erwächst, vielmehr 1,5 Million Gulden zu Gunsten der zweiten Bauperiode erspart werden. Bei der vorgeschrittenen Jahreszeit würde jede weitere Verzögerung sehr schwerwiegend sein, nachdem eben nur noch die Genehmigung dieser Vorlage abgewartet wird, um sofort mit aller Kraft an die allseits ersehnte rasche Durchführung der Verkehrsanlagen schreiten zu können.

Sektionschef Dr. Ritter von Wittek gab Aufklärungen über den Vorgang bei den Bauvergebungen, woselbst der Grundsatz der Heranziehung kleinerer Unternehmer nur in den Grenzen der fachlich richtigen Ausführungsweise gehandhabt wird.

Inzwischen hat der K. K. Handelsminister an die Genossenschaft der bildenden Künstler Wiens ein Schreiben gerichtet, worin er ersucht, ihm ein Mitglied namhaft zu machen, das als künstlerischer Beirath der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien beizutreten, welches in die von der bauleitenden Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen aufgestellten Projektsoperate der zumeist ins Auge fallenden Bauten, wie insbesondere Bahnhofgebäude, Brücken, Viadukte usw., Einsicht zu nehmen und dieselben vom künstlerischen Standpunkte zu beurtheilen hätte und zu diesem Zwecke von Fall zu Fall den Berathungen des technischen Komitees, eventuell auch den Plenarversammlungen der Kommission beizuziehen wäre.

Weitere Gesetzesvorlagen an den Reichsrath.

Vom K. K. Handelsminister wurde die zu Bern am 20. September 1893 zwischen den Vertragsstaaten vereinbarte Zusatzerklärung zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890, betreffend den Beitritt solcher Staaten, welche an dem Abschlusse des Uebereinkommens nicht theilgenommen haben, zur verfassungsmässigen Behandlung vorgelegt.

Weiter übersendete derselbe eine Vorlage, betreffend die Erwerbung der Triester Lagerhäuser und Hangars durch den Staat, sowie einen Nachtragskredit zum Voranschlage des Staats-Eisenbahnbetriebes für das Jahr 1894.

Der erste Erfolg der Eisenbahnenquete.

Die Eisenbahnverwaltungen haben gewiss mit anerkennenswerther Raschheit die bei dieser Enquete vereinbarten Abänderungen der Zusatzbestimmungen der gemeinsamen Bestimmungen zum Tariftheil I ausgeführt. Am 24. Februar dieses Jahres wurde in Budapest von den beiderseitigen Bahndirektionen die Formulirung und Textirung der beantragten Abänderungen berathen. Dieselben wurden in der Nr. 26 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." veröffentlicht. Demgemäss treten die Nachträge II und III zu dem Tariftheil I für den Gütertransport in der ganzen Monarchie, einschliesslich der okkupirten Provinzen, am 1. April d. J. in Kraft. Die Nachträge enthalten die Ergänzungen des Verzeichnisses jener Bahnen, für welche der Tariftheil I gültig ist.

Die Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, also die neuen Vorschriften, betreffen die Verjährungsfrist bei Reklamationen, sowie die Bestimmungen über den Transport auf der kürzesten und billigsten Route, Aenderung, bezw. Ergänzung der allgemeinen Bestimmungen wie auch der besonderen Vorschriften für bestimmte Transportgegenstände, Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der im Tarif benannten Frachtgüter und der Güterklassifikation, Ergänzung des Verzeichnisses der nach II A A tarifirenden Eisen- und Stahlwaaren und Berichtigungen, schliesslich die Herabsetzung des Nebengebührentarifes. Nach erfolgter Drucklegung werden die Nachträge bei den Bahnverwaltungen zum Kaufe erhältlich sein.

Projektirte Einführung heizbarer Güterwagen.

Sowohl die Oesterreichischen, als auch die Ungarischen Bahnen beschäftigen sich schon seit langer Zeit mit dieser, von der Geschäftswelt gewünschten Einführung. Die grösste Schwierigkeit bildet, abgesehen von den namhaften Kosten der Einrichtung, die Frage der Ausnutzung dieser Wagen und die Rücksicht auf die Sicherheit der Transporte. Bei einer Benutzung solcher Wagen im internationalen Verkehr würde eine Anschaffung derselben in grosser Anzahl nothwendig sein; auf den internen Verkehr aber beschränkt könnten diese Wagen insbesondere dann nur mangelhaft ausgenutzt werden, wenn selbe auch zur Beförderung von Stückgütern beansprucht würden. Dazu tritt, dass die Anwendung welch immer der jetzt bekannten Heizmethoden bei einem Eisenbahnunfall grössere Gefahren und Schäden verursachen könnte; deshalb wird auch derzeit die Partei, welche heizbare Wagen selbst beistellt, für die aus der Heizung etwa entstehenden Schäden verantwortlich gemacht. Wenn auch die Einführung heizbarer Wagen noch nicht in Aussicht gestellt werden kann, so beschäftigen sich doch die Bahnverwaltungen weiter mit diesem Projekte, dessen Durchführung nur dann möglich ist, wenn die Frage der Ausnutzung dieser Wagen und des anzuwendenden Heizsystems eine entsprechende Lösung gefunden haben werden.

Bahneröffnungen im Monate Januar d. J.

In jenem Monate hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz keinen Zuwachs an neuen Strecken erfahren; jedoch ist zu bemerken bezw. nachzutragen, dass auf der am 10. Oktober 1893 für den Getreideverkehr in Wagenladungen eröffneten Lokalbahn Gross-Becskerek-Pancsova am 15. Januar d. J. der Personenverkehr eröffnet wurde; ferner, dass am 24. Dezember 1893 die Eröffnung der 68 km langen Lokalbahn Nagy-Karoly-Somkuti erfolgt ist.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monate Januar d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 8 426 902 Personen und 8 260 404 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 297 289 fl. erzielt (hiervon entfielen auf die Oesterreichischen Bahnen allein 16 988 415 fl., auf die Ungarischen Bahnen 6 308 874 fl.), d. i. für 1 km 812 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 7 337 331 Personen und 7 216 396 t Güter 20 891 977 fl. oder für 1 km 746 fl.; daher ergibt sich für den Monat Januar d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 8,8 %. Das auf Grund der im Monate Januar d. J. auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für das Jahr ermittelte kilometrische Ergebniss beziffert sich auf 9 744 fl. und ist somit gegenüber dem für das Jahr 1893 mit 8 952 fl. berechneten Resultate um 792 fl. oder 8,8 % günstiger.

Nach der Höhe des für das Jahr 1894 ermittelten kilometrischen Einnahmenergebnisses hatten von den im „Verordn.-Blatte für Eisenb. und Schifff." veröffentlichten 140 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 77 916 fl., die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 44 580 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 29 724 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 25 152 fl., die Buschtĕhrader Bahnlinie Lit. B mit 21 840 fl., die Leoben-Vordernberger Bahn mit 20 640 fl. und die Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 19 980 fl.

Die Korbweidenkultur längs der Oesterreichischen Eisenbahnen mit Ende 1892.

Bei einer Länge von 15,71 km entfielen auf das Bahnkilometer 742 Stück einzelne Weiden, 162,0 m Reihenpflanzungen und 279,7 m² geschlossene Bestände. Wird nun angenommen, dass 1 m Reihenpflanzungen 1,3 Stück und 1 m² geschlossene Bestände 1,6 Stück entsprechen, so ergeben sich 11 505 077 Stück Weiden = 7 323 Stück auf 1 Bahnkm. Der Ertrag der Weidenkulturen im Jahre 1892 betrug für die zu Bahnzwecken verwendeten Weiden 7 593,12 fl., für verkaufte Weiden 5 761,48 fl., somit im ganzen 13 354,60 fl.

Obst- und Wildbaumkulturen längs der Oesterreichischen Eisenbahnen am Schlusse des Jahres 1892.

Die Gesammtzahl der gepflanzten Obstbäume betrug Ende 1892 372 953 Stück. Im Durchschnitte ergaben sich auf 1 Bahnkm 23,7 Stück Obstbäume. Ausser diesen Obstpflanzungen besitzen einzelne Bahnen auch noch Bestände von Maulbeersträuchern und Weinreben und zwar in Reihenpflanzungen. Das Gesammtausmaass solcher Pflanzungen be-

trug 52,723 m; d. i. 3,4 auf 1 km. Das Gesammterträgniss der Obstbaumkulturen belief sich auf 840,80 fl. Einen Ertrag der Wildbaum- und Sträucherkulturen weist nur die Südbahn mit 1 553 fl. aus.

Ergebnisse des Ungarischen Zonentarifes im Januar d. J.

Die ununterbrochen aufsteigende Entwickelung des Personenverkehrs seit Einführung des Zonentarifs auf den Linien der Ungarischen Staatsbahnen hat auch im ersten Monate dieses Jahres weitere Fortschritte gemacht. Es wurden nämlich auf den Ungarischen Staatsbahnen, deren Länge nur um 3 km grösser ist, als im vergangenen Jahre, im Monate Januar d. J. insgesammt 2 033 500 Personen und 65 000 Gepäckstücke befördert. Die Einnahmen betrugen aus der Personenbeförderung 1 268 900 fl. und aus der Gepäckbeförderung 50 600 fl. Im Vergleiche zu dem Monate Januar des Jahres 1893 wurden um 309 600 Personen und 6 500 Gepäckstücke mehr befördert. Das Einnahmenplus betrug insgesammt um 199 900 fl. mehr als im Januar des Vorjahres.

(Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat unter dem Titel: „Der Zonentarif und dessen Resultate“ einen Bericht veröffentlicht, auf den wir noch zurückkommen.)

Generalversammlung der Ofener Bergbahn-Aktiengesellschaft am 2. Februar d. J.

Dem Jahresbericht für 1893 zufolge wurden 505 615 Personen befördert und eine Einnahme von 35 780 fl. erzielt; hiervon wurden 7 000 fl. dem Erneuerungsfonds zugewiesen und verbleiben nach den statutarischen Abzügen 7 282 fl., wovon laut Beschluss der Generalversammlung 6 568 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 8 fl. auf jede im Umlaufe befindliche Aktie und von 2 fl. auf jeden der noch im Umlaufe befindlichen 118 Genussscheine verwendet und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Generalversammlung der internationalen Wagenleih-Aktiengesellschaft am 26. Februar d. J.

Dem Jahresberichte zufolge hat die Gesellschaft 286 707 fl. vereinnahmt; nach Abzug der Betriebsausgaben und der statutarischen Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 195 753 fl. Es wurden hiervon 154 000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 22 fl. für die Aktie verwendet, der Dividendenreserve 25 000 fl. zugewiesen und 65 555 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesellschaft hat im Verein mit der Allgemeinen Wagenleihgesellschaft je 500, zusammen 1 000 neue 10 t-Kohlenwagen angeschafft, welche bereits für die nächsten 10 Jahre an die Königlich Ungarischen Staatsbahnen in fixe Miethe gegeben wurden.

Personalnachrichten.

Dem Direktor-Stellvertreter der Königlich Ungarischen Staatsbahnen Johann Marx wurde in Anerkennung langjähriger und erspriesslicher Dienstleistung der Orden der eisernen Krone verliehen.

Schmalspurige Waldbahnen mit Dampfbetrieb in Galizien.

Ueber dieses Thema hielt im Verein für Lokal- und Strassenbahnwesen der Ingenieur Anton R. Fleischl einen Vortrag. Der Vortragende schilderte den Entwickelungsgang, den das Transportwesen in der Forstwirthschaft zurückgelegt hat und beleuchtete die Nachtheile, welche dem Holztransport sowohl auf Wasserwegen als auch auf Landwegen bisher anhafteten und zur Anwendung der Schienenwege bezw. schmalspuriger Waldbahnen mit Dampfbetrieb führten. Als eine mustergültige Waldbahnanlage wies der Vortragende auf das auf der Gutsherrschaft Skole seit nahezu 2 Jahren im anstandslosen Betriebe stehende, zusammenhängende Bahnnetz von 33 km Länge hin, welches mit einer Spurweite von 0,80 m angelegt ist und einen Querschwellen-Stahloberbau mit schwebendem Stoss und Vignolesschiene von 11,5 kg für das laufende Meter besitzt. Die Anlagekosten sammt Fahrbetriebsmitteln dieser Waldbahn beziffern sich mit 11 000 fl. für 1 km. Die kilometrischen Betriebskosten belaufen sich insgesammt auf 57 fl. für einen Tag; hieraus ergeben sich die Beförderungskosten für 1 m^3 Holz inklusive Auf- und Abladegebühren bis zum Sägewerk mit $36^1/_4$ kr. oder für 1 Zugkm mit $52^1/_3$ kr. Im weiteren gab Ingenieur Fleischl ein charakteristisches Bild über die Verkehrsabwickelung und legte dar, welche hohe Wichtigkeit derartigen Waldbahnanlagen für die Entwickelung der Galizischen Holzindustrie innewohnt.

Der Kondukteur (Waldheim's Ausgabe des offiziellen Kursbuches).

Mit dem 1. d. Mts. ist pünktlich das Märzheft von Waldheim's offiziellem Kursbuche erschienen, das in gewohnter Vollständigkeit alle Fahrpläne der inländischen Eisenbahnen und Dampfschifflinien mit den ausländischen Anschlüssen bringt. Des weiteren enthält das Heft eine Menge von Auskünften, welche den Reisenden wichtig sind, und welche die Redaktion des Kursbuches stets zu vervollständigen bemüht ist. Das Heft, welches durch Waldheim's Verlag, sowie durch alle Buchhandlungen zu beziehen ist und auf allen Bahnhöfen aufliegt, kostet 50 kr., durch die Post 60 kr., die kleine Ausgabe, enthaltend die inländischen Fahrordnungen, 30 kr.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Verstaatlichungsprogramm des Oesterreichischen Handelsministers hat fast alle, besonders die Böhmischen Bahnaktien in eine Haussebewegung versetzt. Durch sein Vorhaben, die Oesterreichische Nordwestbahn (229) und wahrscheinlich auch die Elbethalbahn (258,75) zu erwerben, wird die Regierung den Böhmischen Verkehr beherrschen und den Anschluss an die Elbe oder an die Sächsische Grenze herstellen; sie gelangt in den wichtigen Besitze des Donauumschlages bei Korneuburg und des Elbehafens in Laube. Von den übrigen Böhmischen Bahnen stiegen Böhmische Nordbahn (240,50), Böhmische Westbahn (404), Buschtêhrader Bahn (1164) und Südnorddeutsche Verbindungsbahn (197). Aus dem entgegengesetzten Grunde, weil sie nämlich noch nicht verstaatlicht werden können bezw. sollen, stiegen etwas weniger rapid Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2980) und Südbahn (109,50) bezw. Staatsbahn (329). Dagegen war das Geschäft in Prioritäten sehr matt.

Aus Frankreich.

Verordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. September 1893 über die Anlage und den Betrieb elektrischer Leitungen an den Staats- und Kreisstrassen. („Bulletin du Ministère des Travaux Publics“, Tome XXVIII. September 1893, Seite 126 u. f.)

Der Französische Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 1. September 1893 an sämmtliche Präfekten einen Runderlass gerichtet, in welchem diesen der Entwurf von Bestimmungen über einheitliche Regelung der Bedingungen für die Anlage und den Betrieb elektrischer Leitungen in den der Landeswegeverwaltung unterstellten Staatsstrassen, zum Schutze des öffentlichen Verkehrs und der Strassenanlieger, mitgetheilt wird. Seither hatten die Präfekten in jedem einzelnen Falle die erforderlichen Vorsichtsmaassregeln nach ministerieller Entscheidung vorgeschrieben. Die inzwischen im Verlaufe von 10 Jahren gewonnenen Erfahrungen in der Anwendung der Elektrizität sind in den allgemeinen Vorschriften vom 1. September 1893 verwerthet, die den gewöhnlichen Anforderungen der Praxis entsprechen. Es sollen daher nunmehr in der Regel die Präfekten selbständig über die eingehenden Gesuche entscheiden und ihren Entscheidungen den vom Minister ausgearbeiteten Entwurf zu Grunde legen. Die Mitwirkung der höheren Verwaltungsbehörde wird auf Ausnahmefälle beschränkt bleiben.

Der Entwurf zu den neuen Bestimmungen ist das Ergebniss gründlicher Studien eines Ausschusses von sachverständigen Ingenieuren und des Generalrathes für die Brücken und Landstrassen. Er enthält ein Muster für die Genehmigungsgesuche und schreibt vor, welche technischen Materialien, Urkunden usw. den Gesuchen beizugeben, welche Bedingungen für die Ausführung bei der ersten Anlage festzustellen sind. Der Bewerber hat hiernach über die geplante und die thatsächliche Ausführung seiner elektrischen Anlagen genaue Angaben zu machen und muss während des Betriebes fortgesetzt die der weiteren Entwickelung entsprechenden Kontrolen ausüben. Der Präfekt bestimmt in jedem einzelnen Falle die dienstlichen Obliegenheiten des Ingenieurs, der die Ausführungen und den Betrieb des Bewerbers zu überwachen und zu kontroliren hat. Der Bewerber hat regelmässig in bestimmten Zeitabschnitten und ausserdem so oft es vom überwachenden Ingenieur verlangt wird, den elektrischen Zustand seiner Anlagen zu untersuchen und über die Ermittelungen fortlaufende Aufzeichnungen zu führen. Die Ingenieure können sich auf diese Weise leicht darüber vergewissern, ob Leitungsfähigkeit und Isolirung der Leitungen nicht hinter den bei dem Gesuch angemeldeten und durch die Konzession genehmigten Grenzwerthen zurückbleibt. Den Ingenieuren und Kontrolbeamten ist der Zutritt zu den Werkstätten und Maschinenanlagen, wo sich die elektrischen Apparate befinden, zu gestatten, damit sie hier durch Vornahme der erforderlichen Prüfungen und Versuche feststellen können, ob Spannung und Stromstärke die angemeldeten Werthe nicht übersteigen. Diesen Bestimmungen hat sich der Bewerber ausdrücklich zu unterwerfen. Er ist ferner verpflichtet, die Kosten, die etwa durch die Ausführung amtlicher Arbeiten, das Aufnehmen der Pläne, durch Versuche und Prüfungen im Interesse der öffentlichen Sicherheit verursacht werden, zu übernehmen.

Der Präfekt hat über die Errichtung von Stützen für Luftleitungen auf dem Rande öffentlicher Wege selbständig

zu befinden, nur bei Chausseen bleibt die Entscheidung der höheren Verwaltung vorbehalten. Die Luftleitungen sollen stets ausserhalb des Bereichs des Publikums angeordnet sein; besondere Vorsichtsmaassregeln sind zu diesem Zwecke erforderlich, sobald es sich um Wechselströme oder um Gleichströme von über 400 Volt handelt. Bei dem Ueberschreiten bewohnter Ortschaften dürfen die Leitungen nur dann metallisch blank sein, wenn die elektrische Spannung bestimmte Grenzen nicht überschreitet, und zwar 400 Volt bei Gleichstrom und 120 Volt bei Wechselstrom. Die Verwendung der Erdleitung für den Rückstrom wird allgemein und ausdrücklich untersagt, was übrigens bereits von Seiten der Post- und Telegraphenverwaltung geschehen war (Verordnung vom 15. Mai 1888). Alle diese Vorschriften gelten nur für die gewöhnlichen Fälle; dagegen werden unter besonderen Umständen, wenn die Bewerber ein begründetes Interesse daran haben, von den Vorschriften abzuweichen, die Gesuche von der höheren Verwaltung geprüft und mit möglichster Rücksicht auf die Forderungen der öffentlichen Sicherheit und auf die Wünsche der elektrischen Industrie entschieden werden. Bei Anwendung besonders hochgespannter Ströme, die besondere Vorsichtsmaassregeln erforderlich machen, soll gleichfalls die Entscheidung der höheren Verwaltungsstelle eingeholt werden; dasselbe gilt für alle Fälle, wo es sich als nützlich erweist, andere als die durch den Entwurf vorgeschriebenen Anordnungen zu treffen.

Die neuen Vorschriften sollen keine rückwirkende Kraft haben; bestehende Anlagen unterliegen den Bedingungen, unter denen sie genehmigt wurden, sollen jedoch hinsichtlich der Betriebskontrole den neuen Vorschriften unterworfen werden; auch wenn sich aus irgend welchem Anlass die Bedingungen der ersten Genehmigung ändern, soll der neue Entwurf in vollem Umfange zur Anwendung gelangen. Die neuen Bestimmungen erstrecken sich nicht auf Leitungen, mittelst welcher Züge von Eisenbahnen oder Strassenbahnen oder Schiffe, die mit Elektrizität bewegt werden, ihren Strom zum Antrieb der Maschinen empfangen. Diese Leitungen sollen der besonderen Beaufsichtigung seitens der Behörde, die mit der Ueberwachung der fraglichen Eisenbahnen, Strassenbahnen oder Schiffe betraut ist, unterstellt werden. Dieselben Bestimmungen, die für die elektrischen Leitungen auf den Staatsstrassen aufgestellt worden sind, sollen nach einem Runderlass vom 2. September 1893 auch auf die Departementsstrassen Anwendung finden.

(„Zeitschrift für Kleinbahnen.")

Aus England.

Die halbjährlichen Abrechnungsberichte der Englischen Eisenbahnen

für die zweite Hälfte des Jahres 1893 sind vollzählig veröffentlicht und die „Times" knüpft daran weitere Betrachtungen. Das allgemeine Ergebniss entspricht ganz den Erwartungen, die in Anbetracht des vorjährigen Kohlenstreiks nicht zu hoch gespannt waren. Die in den Streikgebieten gelegenen Bahnen haben durch die Arbeitseinstellungen eine Zeitlang schwer gelitten. Schon vor Veröffentlichung der Schlussabrechnung nahm man an, dass die Ostbahn, Nordbahn, Manchester Sheffield und Lincolnshirebahn sowie die Mittellandbahn schwer betroffen seien und grosse Bestürzung trat ein, als bekannt wurde, dass die Sheffieldgesellschaft nicht einmal auf ihre 180 Millionen Mark Vorzugskapital eine Dividende zahlen würde. Die Bestürzung dauerte mehrere Tage an, bis durch die Ankündigungen anderer Bahnen klargestellt war, dass die Lage doch nicht durchweg so trostlos war, wie man angenommen hatte, und in der zweiten Hälfte des Januar festigte sich der Markt wieder in einer bemerkenswerthen Weise. Obwohl beunruhigt, entschloss sich das Publikum doch nicht zum Verkauf der Papiere, da andere Werthe weit zweifelhaftere Sicherheit boten. Die Eisenbahnpapiere befinden sich im übrigen in der Hand von Personen, welche im grossen und ganzen der Spekulation abhold sind. Die „Times" bemerken, dass das durch die ruhige Haltung des Publikums bekundete Vertrauen zu den Eisenbahnen wohlberechtigt sei und weisen aus den Abrechnungen nach, dass die Lebensfähigkeit der Bahnen nach wie vor gesichert sei. Das Blatt unterzieht die Abrechnungen von 12 Bahnen einer eingehenderen Prüfung; die Roheinnahme dieser Bahnen betrug 626 680 000 *M.* gegen 663 900 000 *M.* im Vorjahre; das entspricht einem Rückgang von 37 220 000 *M.* oder von 5,6 %. Die Ausgabe betrug 35 940 000 *M.*, 2 060 000 *M.* oder 0,6 % weniger als im entsprechenden Halbjahre 1892; die Reineinnahme betrug 267 280 000 *M.*, d. i. 35 160 000 *M.* oder 11,6 % weniger als 1892. Dieser Rückgang wird am besten durch die Thatsache veranschaulicht, dass die an die Aktionäre zur Vertheilung gelangte Summe um nicht weniger als 26,6 % geringer ausfiel, als in dem entsprechenden Halbjahre 1892, ganz abgesehen davon, dass ein viel kleinerer Betrag übergeschrieben wurde. Da aber die besonderen Wirkungen auf besondere Umstände zurückzuführen seien, die sich voraussichtlich nicht wiederholen würden, so meint die „Times", dass ein eigentlicher Grund zur Beunruhigung nicht vorliege. Das Verhältniss der Betriebskosten zur Roheinnahme betrug durchschnittlich 57,5 % gegen 54,5 % im zweiten Halbjahre 1892 und war bei verschiedenen Gesellschaften noch grösser. Diese Steigerung hat nicht in vermehrten Betriebskosten, sondern in der Abnahme der Einnahmen ihren Grund, was wiederum auf den Streik zurückzuführen ist. Die Schädigungen durch den Kohlenstreik vertheilten sich ungleich auf die einzelnen Bahnen; diejenigen, welche von aussen Anschluss an die Streikgebiete hatten, waren noch am günstigsten daran, während ganz in diesen Kohlenrevieren liegende Bahnen, wie die Manchester, Sheffield und Lincolnshire und die Lancashire- und Yorkshirebahn, ferner auch die grossen Stammbahnen, welche viel Kohlen befördern, die Mittelland-, Nord- und Ostbahn, die Krisis in ihrem ganzen Umfange fühlten. Von den ausserhalb der Streikgebiete befindlichen Linien kann die Südwestbahn als Beispiel genannt werden, die dem Festland nahe liegt und daher leicht von auswärts Kohle beziehen kann. Diese Bahn hat befriedigende Einnahmen gehabt; sie hatte nur unter der allgemeinen Depression zu leiden, da der Streik einen allgemeinen Aufschwung des Verkehrs nicht zuliess. Die Ausgaben dieser Bahn sind nur um wenig gestiegen; für Kohlen ist sogar weniger ausgegeben worden, als im zweiten Halbjahre 1892. Die südlichen Gesellschaften können im Falle der Noth ihre Kohlen vom Festlande beziehen.

Die Nordostbahn ist in der beneidenswerthen Lage gewesen, trotz dieser schlechten Zeit eine höhere Dividende zu zahlen, als 1892. Diese Bahn hat, wie auch in gewissem Grade die Schottischen Bahnen, aus dem Streik einen ausserordentlichen Gewinn gezogen und da der Vermehrung der Roheinnahme von 3 540 000 *M.* nur eine um 1 420 000 *M.* vergrösserte Ausgabe gegenüberstand, so hat die Gesellschaft sogar 7 statt 6,75 % Dividende zahlen können. Immerhin hat der Streik für die Gesellschaft Belästigungen genug im Gefolge gehabt, denn wie der Vorsitzende Mr. Dent in der Aktionärversammlung ausführte, „fand man bald heraus, dass im Mineralverkehr eine vollständige Umwälzung sich vollzog". In normalen Zeiten geht die Kohle von Durham und Northumberland ost- und westwärts zur Deckung örtlichen Bedarfs oder für die Verschiffung; als aber der Streik begann, wurde der Kohlenverkehr nach Norden und namentlich nach Süden abgelenkt. „Infolge dessen hatte man nahe an 10 000 neue Frachtsätze für Kohlen von Plätzen im eigenen Bahngebiet oder ausserhalb desselben nach südlichen Punkten in Kraft zu setzen." Ueberdies wurden jetzt Kohlen in Hull, anstatt daselbst verschifft zu werden, zur See eingeführt und dann mit der Bahn landeinwärts befördert. Aehnlich wird es bei anderen Bahnen gewesen sein, abgesehen von der Abnahme der Frachtmengen und dem Mangel an Feuerungsbedarf. Im allgemeinen aber beglückwünscht die „Times" die Bahnen dazu, dass ihre Lage sich nicht noch schlechter gestaltet hat. Verschiedene kleine Bahnen haben günstig abgeschlossen, so die Nord Staffordshire, die wie früher 5 % Dividende gezahlt hat, da dieser Bahn, wenn auch der Personenverkehr stark abgenommen hat, nach Beendigung des Streiks ein sehr bedeutender Mineralverkehr zufiel. Nach allem dürfte das erste Halbjahr 1894 besser werden, als das erste Halbjahr 1893 war, wie die Wochenübersichten bis jetzt bereits erkennen lassen.

Der Gedanke der Eisenbahn-Verstaatlichung

verschwindet in England nicht von der Tagesordnung, wenn auch seine Verwirklichung gute Wege hat. Bei einer unlängst stattgehabten Versammlung der Railway Reform Association hielt der Sekretär der Gesellschaft über den Gegenstand einen Vortrag, der neben manchen zutreffenden Punkten doch auch zeigte, wie unklar die Begriffe von den Vortheilen sind, die von seiten des Staates als Eigenthümer erwartet werden können. Es wurde befürwortet, beim Parlament dahin vorstellig zu werden, dass die 1845er Akte, wonach der Staat das Recht hat, die Eisenbahnen 21 Jahre nach der Erbauung anzukaufen, nunmehr in Kraft gesetzt werden möge. Für die Verstaatlichung spreche, dass: 1. die 300 Eisenbahnbehörden, die 3 000 Direktoren und schwer bezahlten Beamten in Wegfall kommen, wodurch 200 000 000 *M.* erspart würden; 2. die Fahrpreise um mindestens 50 % ermässigt würden; 3. das Reisen bequemer gemacht werde; 4. die Ueberfracht für Personengepäck in Fortfall komme; 5. mehr Züge eingestellt würden; 6. die Güter- und Mineraltarife herabgesetzt würden; 7. die Güterabfertigung und -Beförderung beschleunigt würde usw. Man sieht, dass die Ideen zum Theil noch unreif sind, denn dass die Zahl der Züge noch weiter vermehrt oder die Güterbeförderung noch weiter beschleunigt werden sollte, würde kein Einsichtiger fordern. Der Vortragende ging mit Bezug auf die Tarife noch einen Schritt weiter und forderte einheitliche Personen- und Gütertarife für das ganze Land, die von der Entfernung vollständig unabhängig sein sollten; dadurch erst

würden für alle Landestheile gleiche Umstände geschaffen, unter denen sie sich in erspriesslicher Weise entwickeln können usw.

Schliesslich wurde ein Beschluss gefasst, beim Parlament zunächst den Ankauf der südlichen Bahnen, der Südost-, Südwest-, London, Chatham und Dover und London Brightonbahn zu befürworten.

Die Glasgower Centralbahn

hat angesichts der nahe bevorstehenden Vollendung der Tunnelstrecken eine Anzahl von Lokomotiven bestellt, welche mit Kondensationseinrichtung versehen sind. Gegenwärtig sind diese Lokomotiven in der Nähe von Glasgow auf der Caledonischen Bahn, die auch den Betrieb der neuen Untergrundbahn in die Hand nehmen wird, probeweise in Dienst gestellt und sollen sich sehr gut bewähren. Es sind die ersten Lokomotiven mit Kondensation, welche in Schottland verkehren.

Für die Hook van Hollandlinie

hatte die Ostbahn neue Zwillingsschraubendampfer in Bestellung gegeben, welche mit 18½ Knoten Geschwindigkeit fahren. Der erste dieser Dampfer „Chelmsford", von 1 635 t und 5 000 indizirten Pferdekräften, wurde in Dienst gestellt, als der neue Hafen, durch den die Fahrt Maassaufwärts vermieden ist, im vorigen Frühjahre eröffnet wurde. Kurz darauf wurden zwei ebensolche Schiffe bei derselben Werft, Earle's Shipbuilding and Engineering Co. in Hull, bestellt und diese, „Berlin" und „Amsterdam" getauft, sind am 10. und 24. Februar d. J. vom Stapel gelassen worden. Die Hauptabmessungen sind: Länge 92 m, Breite 11 m. Die Maschinen arbeiten mit Tripelexpansion. Ein weiteres Schiff ist in Bestellung gegeben. Man sieht, dass alle Mittel aufgewendet werden, um die neue Linie gegenüber den bestehenden in Aufnahme zu bringen. Nicht allein von London, sondern auch von dem Englischen Mittellande und dem Norden ist Parkeston bequem zu erreichen, und zwar über Newmarket, Ely von Lincoln, Doncaster und York aus. Diese Plätze werden von den „Festland-Korridor-Speisewagen" bedient.

Aus Asien.

Ostindien.

In Ostindien ist gegenwärtig das Streben nach neuen Eisenbahnen allgemein; denn bei einem Flächeninhalt von 1 557 382 Geviertmeilen (Englisch) und einer Bevölkerung von 240 Millionen Seelen besitzt Ostindien nur 17 564 Meilen = 28 266 km Eisenbahnen, sodass 1 km Eisenbahn erst auf 8 490 Einwohner entfällt. Dieses Verhältniss würde indessen noch nicht so ungünstig sein, wenn nicht 20 000 km auf den fünften Theil des Gesammtgebietes zusammengedrängt wären, während sich nur der Rest auf die übrigen 4 Fünftel des gewaltigen Kolonialreiches vertheilt. Der Vizekönig Lord Lytton sprach es im Jahre 1884 auch aus: „Es ist für mich sonnenklar, dass das Gedeihen Ostindiens künftig hauptsächlich von der Entwickelung seiner Eisenbahnen abhängen wird. Das Volk fragt, was geschehen solle, wenn etwa der Opiumhandel aufhört; ich antworte: Bedecken Sie dieses Land mit Eisenbahnen und weder der Verlust des Opiumertrages noch sonst irgend etwas ist geeignet, Sie zu Grunde zu richten." Bisher zeigten sich indessen die Englischen Geldleute nicht geneigt, ihr Geld in ausgedehnterem Maasse in Ostindischen Bahnen anzulegen.

Tonkin.

Der Französische Minister für Handel und Kolonien sowie der Finanzminister haben Anfang Februar d. J. einen Gesetzentwurf, betreffend Gewährung eines Vorschusses von 8 695 054,68 Frcs. an die Schutzherrschaft von Anam und Tonkin zum Zwecke der Vollendung der Eisenbahn Phu Lang Thuong-Lang Son der Kammer vorgelegt. Im Haushalt für 1891 sind — wie in der Begründung mitgetheilt wird — 4 000 000 Frcs. zur Begleichung aller für den Bau dieser Eisenbahn bis Ende 1890 erwachsenen Ausgaben bewilligt worden; auf Grund dieser Bewilligung sind dem Unternehmer am 20. Januar 1891 3 928 703,85 Frcs. gezahlt worden. Seitdem ist der Bau ohne Unterbrechung fortgesetzt worden; die Theilstrecken Phu Lang Thuong-Kep und Kep-Bac Le (zusammen 41 km) sind nach einander in Betrieb gesetzt worden. Gegenwärtig ist auf einer Strecke von ferneren 21 km der Bahnkörper vollendet und zur Aufnahme der Geleise bereit; ausserdem sind auf anderen 19 km die Bauarbeiten bereits weit vorgeschritten und auf weiteren 15 km begonnen, sodass nur noch eine Lücke von 5 km besteht, auf denen die Erdarbeiten in einigen Tagen werden in Angriff genommen werden. Nach dem Gutachten des Generalgouverneurs von Indo-China kann die Bahn Ende 1894 vollständig dem Betriebe übergeben sein, wozu noch 3 575 000 Frcs. erforderlich sind.

Vom 1. Januar 1891 bis zum 4. Januar 1894 sind an Ausgaben für die Bahn 6 970 054,68 Frcs. erwachsen, von denen in den Jahren 1892 und 1893 je 1 000 000 Frcs. beglichen sind, sodass für die rückständigen Ausgaben noch 4 970 054,68 Frcs. und für die laufenden Ausgaben des Jahres 1894 3 575 000 Frcs., ausserdem an Bauzinsen für die Zeit bis zum 10. Februar 1895 150 000 Frcs., also im ganzen 8 695 054,68 Frcs. zu zahlen sind. Nach dem Vertrage mit dem Unternehmer sind von dieser Summe jährlich 500 000 Frcs. aus den eigenen Mitteln des Schutzlandes zu zahlen, während der Rest bis zur Tilgung mit 5 % zu verzinsen ist; dadurch würde sich die Abwickelung der Schuld bis zum Jahre 1912 hinziehen und dem Schutzlande eine Zinslast von mehr als 4 000 000 Frcs. aufgebürdet werden. Gegenüber dieser drückenden Last beschloss die Französische Regierung, dem Schutzlande die erforderlichen Summen vorzustrecken, um die Baukosten sofort begleichen zu können. Von dem Vorschuss von 8 695 054,68 Frcs. hat das Schutzland im Jahre 1894 die Summe von 600 000 Frcs. und in jedem folgenden Jahre 1 000 000 Frcs. zurückzuzahlen. Die Kammer hat den Gesetzentwurf Mitte Februar d. J. dem Anleiheausschuss (commission des crédits) zur Vorberathung überwiesen.

Australiens Eisenbahnen.

Das Eisenbahnwesen in den sieben Australischen Kolonien hat in den letzten Jahren geringere Fortschritte gemacht. Die Kolonien sind sämmtlich stark überschuldet, wie kaum ein anderes Land; Queensland mit 70, Südaustralien mit 63, Neu-Seeland mit 58, Tasmanien mit 47, Neu-Süd-Wales mit 45, Victoria mit 40 und Westaustralien mit 36½ £ pro Kopf ihrer Bevölkerung. Infolge dessen weigert sich der Londoner Geldmarkt, noch weitere Anleihen für Bahnbauten in Australien aufzunehmen, und soweit es geschieht, doch immer nur zu einem höheren Zinsfuss als bisher. Dazu kommt, dass die Bahnen ihr Anlagekapital nicht verzinsen, so dass aus den schwachen Staatskassen beträchtliche Zuschüsse geleistet werden müssen. So lange sie sich innerhalb der bevölkerten Distrikte hielten, war die Verzinsung zum Theil möglich, aber jetzt, wo sie in die sehr dünn angesiedelten Gegenden der Kolonien eingelaufen sind, decken auf manchen Bahnen die Einnahmen kaum noch die Betriebskosten.

Die nachstehende Tabelle, welche der Erläuterung weiter nicht bedarf, gibt eine Uebersicht über das Eisenbahnwesen in den sieben Australischen Kolonien am Schlusse des Jahres 1892.

Kolonie	Bahnen im Betrieb km	Bahnen noch im Bau km	Baukosten der Bahnen im Betrieb £
Neu-Süd-Wales	3 516	536	33 312 608
Victoria	4 691	90	37 085 309
Queensland	3 787	85	16 258 993
Südaustralien	2 678	92	11 830 589
Westaustralien	327	470	914 823
Tasmanien	765	75	3 689 372
Neu-Seeland	3 035	302	14 733 120

Kolonie	Brutto-Jahreseinnahme £	Betriebskosten £	Verzinsung aus dem Nettogewinn %
Neu-Süd-Wales	3 107 296	1 914 252	3,58
Victoria	3 095 122	2 138 139	2,63
Queensland	1 041 222	632 321	2,51
Südaustralien	1 068 504	655 622	3,49
Westaustralien	94 201	90 654	0,38
Tasmanien	195 297	172 046	0,63
Neu-Seeland	1 181 522	732 142	3,05

Ausser diesen Staatsbahnen existiren noch folgende Privatbahnen: in Neu-Süd-Wales 130, in Südaustralien 27, in Tasmanien 77, in Westaustralien 729 und in Neu-Seeland 241 km. Auch besitzt die Kolonie Neu-Süd-Wales Trambahnen in der Länge von 77 km. Am Schlusse des Jahres 1893 hatten Victoria 4 788 und Neu-Süd-Wales 3 835 km Staatsbahnen im Betrieb. In Westaustralien soll im April d. J. die 264 km lange Staatsbahn, welche am Ende der jetzigen Ostbahn weiter östlich nach dem neu entdeckten Yilgarn-Goldfelde in 31° 14′ südl. Br. und 119° 19′ östl. Länge Gr. führt, eröffnet werden. Auf den Australischen Eisenbahnen bestehen drei verschiedene Spurweiten: die breite mit 5′ 3″ oder 1,60 m (Victoria), die mittlere mit 4′ 8½″ oder 1,44 m (Neu-Süd-Wales) und die schmale mit 3′ 6″ oder 1,06 m (Queensland, Westaustralien und Neu-Seeland). In Südaustralien und Tasmanien existiren die breite und die schmale Spur. H. Greffrath.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Preisausschreiben.

Nach einem Beschlusse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sollen alle 4 Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30000 *M.* für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen ausgeschrieben werden, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen
ein erster Preis von 7500 M., ein zweiter Preis von 3000 M., ein dritter Preis von 1500 M.;

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Unterhaltung derselben
ein erster Preis von 7500 M., ein zweiter Preis von 3000 M., ein dritter Preis von 1500 M.;

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen
ein erster Preis von 3000 M. und zwei Preise von je 1500 M.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Verbesserungen in der Bauart der Lokomotivkessel, insbesondere solche, durch welche ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichtes grössere Sicherheit gegen Explosionsgefahr oder bessere Ausnutzung des Brennstoffes, Verhütung des Funkenfluges und Verminderung der Unterhaltungskosten erzielt wird.
b) Herstellung eines dauerhaften Kuppelungsschlauches für Dampf-, Wasser- und Luftleitungen an Fahrbetriebsmitteln.
c) Eine Einrichtung, durch welche die Verbindung von Wagen mit selbstthätiger Amerikanischer Kuppelung und solcher mit Vereinskuppelung sicher und gefahrlos vorgenommen werden kann.
d) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.
e) Selbstthätige Sicherung der Fahrstrasse beim Durchfahren eines Zuges gegen verfrühte Umstellung der Weichen.
f) Eine einfache Vorrichtung, welche anzeigt, dass der einfahrende Zug das Markirzeichen der Weiche ungetheilt, d. h. sammt dem Schlusswagen, passirt hat.
g) Eine Wägevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.
h) Vorschlag und Begründung einer Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Prüfungsausschusse überlassen, den Betrag des ersten bezw. zweiten Preises innerhalb derselben Gruppe derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch wird vorbehalten, die in einer Gruppe nicht zur Vertheilung gelangenden Geldmittel auf andere Gruppen zu übertragen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit fallen, welche den Wettbewerb umfasst, werden bei letzterem zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht, und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.**
3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens 3 Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Prüfungsausschuss.

Ausgeschrieben werden hierdurch Preise für den achtjährigen Zeitabschnitt
vom 16. Juli 1887 bis 15. Juli 1895.

Die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke, welche Preise erhalten sollen, müssen also ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach in diesen Zeitabschnitt fallen.

Die Bewerbungen müssen
während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1895
postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im März 1894.
SW., Bahnhofstr. 3.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Kranold.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Die der Stadt Neuwied gegenüber, auf dem linken Rheinufer liegende, bisher „Neuwied-Weissenthurm“ genannte Station, führt vom 1. Mai d. J. ab die abgekürzte Bezeichnung „Weissenthurm“.

Köln, den 13. März 1894. (596)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Infolge Entschliessung des H. K. K. Handelsministeriums wird mit 1. Mai 1894 der Stationsname Elbogen-Neusattel in

Neusattel

abgeändert.

Prag, am 1. März 1894. (597)
Die Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen Deutschen Bahnen einerseits und der Prinz Heinrichbahn andererseits. Am 1. April d. J. tritt zum Tarifheft 10 der dritte Nachtrag in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Spezialtarifs III für den Verkehr mit Gummersbach, sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs.

Derselbe kann von den im Tarifheft 10 aufgenommenen Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Köln, den 12. März 1894. (598)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Die auf Seite 17, 18, 27 und 28 des Nachtrags IX zum Theil II, Heft 2 für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze zwischen Braila loco und trans. sowie Galatz loco und trans. einerseits und Zittau Sächs. Stsb. andererseits treten mit dem 1. Mai l. J. ausser Geltung.

Breslau, den 15. März 1894. (599)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen, Koks und Brikets nach Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen usw. vom 20. März 1889 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Bestimmungen, neue Frachtsätze für die Versandstation Fellhammer, sowie neue und theilweise ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen. Die in dem Nachtrage enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt. Druckabzüge des Nachtrags sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 9. März 1894. (600MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Cement in Ladungen von 10 000 kg zwischen Mannheim Bad. B. einerseits und den Stationen Budenheim und Ingelheim der Hessischen Ludwigsbahn andererseits treten am 25. März d. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau sowie die Gr. Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 13. März 1894. (601)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Holzverkehr. Vom 15. d. Mts. ab werden die Stationen Amern, Benrad-St. Tönis, Breinig, Burgwaldniel, Cattenes, Elten, Heerdt-Büderich, Holzheim bei Neuss, Kierberg, Nievenheim und Welldorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.) in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen. Ferner werden die Frachtsätze für die Bayerischen Lokalbahnstationen Grafenwiesen und Zellerthal ermässigt.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 12. März 1894. (602)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau-Erfurt. Mit sofortiger Gültigkeit finden die im Verkehr zwischen den Stationen Heinersdorf, Mösen und Nilbau (Bezirk Breslau) und Station Gera (Reuss), Preussische und Sächsische Staatsbahn, festgesetzten Tarifkilometer auch auf Station Gera (Reuss), Weimar-Geraer Bahnhof, Anwendung.

Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. März 1894. (603)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen, Staatsbahnverkehre Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Frankfurt a/M- und Magdeburg-Erfurt. Am 15. März d. J. gelangt der Ausnahmetarif für bestimmte Düngemittel, Erden, Kartoffeln und Rüben (sogen. Rohstofftarif) in den oben bezeichneten Verkehren auch zwischen denjenigen Verwaltungen, welche diesen Ausnahmetarif bisher angenommen haben, einerseits und der Saalbahn andererseits unter Einrechnung der Kilometerzuschläge mit der Beschränkung zur Einführung, dass die unter Ziffer 2 genannten Artikel: Thon (nur lose oder in Säcken verpackt), Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), sowie die sämmtlichen unter Ziffer 4 aufgeführten Artikel (Rüben etc.) von der Beförderung auf Grund dieses Ausnahmetarifs ausgeschlossen bleiben.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. März 1894. (604)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 15. März d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag IV werden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen, sowie der Anhang zum Tarif abgeändert bezw. ergänzt. Insoweit durch den Nachtrag einzelne Erhöhungen der gegenwärtigen Frachtsätze herbeigeführt werden, treten diese Erhöhungen erst am 1. Mai d. J. in Kraft. Die Zusatzbestimmung zu § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ist von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 12. März 1894. (605)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin-Bayerischer und Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Vom 15. d. Mts. ab werden folgende Düngemittel: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub, ferner Mergel zum Düngen bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen oder Frachtzahlung für dieses Gewicht zu ermässigten Ausnahme-Frachtsätzen befördert.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. März 1894. (606)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr. Für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck zur Weiterbeförderung nach Riga und Libau loco gelangen, tritt für die Zeit vom 15. März bis 30. September d. J., für derartige Sendungen, welche nach St. Petersburg und Reval sowie nach Moskau über St. Petersburg weiter befördert werden, für die Zeit vom 1. April bis 6. Oktober d. J. ein Ausnahmetarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterverwaltungen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 14. März 1894. (607)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. März d. J. wird die Station Cizkovik (Oe. U. St. E. G.) in den Ausnahmetarif 3/13 (Kalk) einbezogen. Die Frachtsätze für Cizkovic werden durch Anstoss von 3 ₰ für 100 kg an die in Heft 1 und 2, und von 1,7 kr. Oe. W. für 100 kg an die in Heft 5 enthaltenen direkten Frachtsätze für Lobositz ermittelt.

Dresden, den 15. März 1894. (608)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. März d. J. tritt der Nachtrag I zu Theil II des Lokal-Gütertarifs für die normalspurigen Linien in Kraft, der u. a. eine Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sowie Aenderungen des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw. und neue Ausnahmetarife 6a und 6b (für Kali- und Düngekalk) enthält.

Die Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung usw. ist von dem Königlich Sächsischen Finanzministerium genehmigt worden. Die erhöhten Frachtsätze des Spezialtarifs für Sendungen bestimmter Stückgüter zwischen Dresden-Altstadt (Güterbahnhof) und Dresden-Altstadt (Kohlenbahnhof) sowie zwischen Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof) und Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof) und ferner zwischen Grossenhain (C. G. B.) und Grossenhain (B. D. B.) gelten erst vom 1. Mai d. J. an.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 8. März 1894. (609)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Im 7. Nachtrage zum provisorischen Tarifhefte des Verbandes (vom 1. Januar 1887) ist angekündigt, dass der gesammte Inhalt dieses Tarifheftes und seiner Nachträge mit alleiniger Ausnahme dessen, was sich auf den

Verkehr mit Genf transit, mit Verrières transit und Delle transit bezieht, mit Rücksicht auf die bevorstehende Herausgabe der 2. Abtheilung des Theiles II, Heft 5, der Verbandstarife auf den 1. April 1894 aufgehoben werde.

Diese Aufhebung wird, da die Herausgabe der 2. Abtheilung von Theil II, Heft 5, sich verzögert, bis zum 1. Juni 1894 verschoben.

Karlsruhe, den 12. März 1894. (610)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Badischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanftarif vom 1/13. April 1893. Vom 1. Mai d. J. n. St. ab werden im Verkehr von den nachbenannten Stationen der Moskau-Jaroslawl-Wologdaer Bahn die nachstehenden Nebengebühren erhoben. Auf Seite 5 des Tarifs hinter der Nr. 2 der Anmerkungen ist folgende neue Nummer aufzunehmen:

„3. Im Verkehr von den Stationen Wologda-Stadt, Wologda-Hafen, Grjasowetz, Jegorjuvskaja und Danilow der Moskau-Jaroslawl-Wologdaer Bahn werden ausser den in den Tariftabellen aufgeführten Frachtsätzen noch folgende Nebengebühren für 100 kg (6,1 Pud) in Kopeken erhoben:

	im Sommer	im Winter
Stationsgebühren . .	4,27	4,27
für die Ueberführung über die Wolga . .	15,25	12,20
für die Uebergabe in Jaroslawl	2,01	2,01
Summa	21,53	18,48“

Ausserdem werden von dem genannten Tage ab die Frachtsätze der II. und III. Kategorie im Verkehr von Riga, Station der Riga-Dwinsker Bahn, nach Königsberg i. Pr., Memel, Tilsit, Insterburg, Gumbinnen und Pillau auf Seite 8 bis 11 sowie die auf Seite 50 des Tarifs enthaltenen Frachtsätze der II. und III. Kategorie im Verkehr von der genannten Russischen Station um je 0,03 R. für 100 kg (6,1 Pud) erhöht.

Bromberg, den 7. März 1894. (611)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. bis auf weiteres tritt im Verkehre der Niederländischen Hafenstationen mit der Station Fahrnau der Badischen Staatsbahn für die Artikel Gambir und Thran der Ausnahmefrachtsatz von 2,77 ℳ für 100 kg in Kraft.

Köln, den 15. März 1894. (612)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 15. d. Mts. kommen für die nachbezeichneten Düngemittel in Wagenladungen von 10 000 kg, nämlich Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken), und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub, ferner Mergel zum Düngen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Auskunft über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze und die Anwendungsbedingungen ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Köln, den 14. März 1894. (613)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rumänisch - Französischer Eisenbahnverband. Frachtsätze für Maschinen-Bestandtheile von Paris nach Bukarest. Die Gültigkeit der am 1. November 1893 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894 eingeführten Frachtsätze für Bestandtheile von Maschinen, eiserne, stählerne, auch gusseiserne, nämlich:

	bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen Francs Gold für 1 000 kg	bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen Francs Gold für 1 000 kg
Paris (Douane und Reuilly) -Bukarest-Filaret	124,95	95,25

wird mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1894 auf die Richtung von Paris nach Bukarest beschränkt.

Wien, am 13. März 1894. (614)
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband (Anhang zu Tariftheil III, Heft 1 [Ausnahmetarif für Getreidetransporte]). Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. tritt im obgenannten Eisenbahnverbande ein Anhang zu dem vom 1. Dezember 1893 gültigen Tarife Theil III Heft 1 (Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. im Verkehre zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen [Linie in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Tirol und Vorarlberg]; der K. K priv. Südbahn-Gesellschaft [Oesterr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn] und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft [Linie Wien-Marchegg und Wien-Bruck a. L.] einerseits und Stationen der Französischen Ostbahn andererseits) in Wirksamkeit.

Dieser Anhang enthält Kursdifferenzen.

Exemplare desselben sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. März 1894. (615)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz und Oelsaaten treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Korneuburg . . .	137 h
„ Wien Kaibahnhof K. K. St. B. . . . / „ Wien Donauuferbahnhof K. F. N. B.	145 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Korneuburg . . .	132 h
„ Wien Kaibahnhof K. K. St. B. . . . / „ Wien Donauuferbahnhof K. F. N. B.	140 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Korneuburg . . .	173 h
„ Wien Kaibahnhof K. K. St. B. . . . / „ Wien Donauuferbahnhof K. F. N. B.	181 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 h Schleppbahngebühr pro 100 kg, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 h, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 h pro 100 kg beträgt.

Wien, am 10. März 1894. (616)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung von Nachträgen zum Lokal-Gütertarife, Theil II Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 gelangen zum Lokal-Gütertarife (Neuauflage, gültig ab 1. Januar 1894)

ein Nachtrag I zum Theil II Heft 1
und
ein Nachtrag I zum Theil II Heft 2

zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen und Ergänzungen beziehungsweise Berichtigungen.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gegen Erlag von 30 kr. Oe. W. für das Heft 1 und 10 kr. Oe. W. für das Heft 2 erhältlich.

Wien, am 12. März 1894. (617)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Ungarische Strecke). Ausgabe eines neuen Personen- und Gepäcktarifs. (Ergänzung der Verlautbarung in der Nr. 2 ex 1894.) Am 1. April 1894 tritt auf den Ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Lokal-Personen- und Gepäcktarif, sammt einem die Zoneneintheilung enthaltenden Anhange in Kraft, wodurch der ab 1. Oktober 1890 auf den Ungarischen Linien gültige Lokal-Personen- und Gepäcktarif ausser Kraft gesetzt wird.

Exemplare des Tarifes und des Anhanges sind bei der Direktion der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn (Budapest Maria - Valeria utcza 11 sz.) erhältlich.

Budapest, am 15. März 1894. (618)
Die Direktion
der K. K. priv. Kaschau-Oderberger
Eisenbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Vom 1. Mai d. J. ab werden die Schnellzüge:

Nr. 113 und 116 Frankfurt-Nieder-

lahnstein-Köln-Amsterdam und umgekehrt
sowie
Nr. 1 und 2 Frankfurt-Bebra-Eisenach-Berlin Anhalter Bahnhof und umgekehrt
als Durchgangszüge gefahren, d. h. aus Wagen zusammengestellt, welche durch gedeckte Uebergänge untereinander verbunden und mit nummerirten Plätzen versehen sind.

Für die Benutzung eines nummerirten Platzes in diesen Zügen ist nach Maassgabe der Tarifbestimmungen ausser dem Fahrpreise eine Platzgebühr von 2 *M.* für die I. und II. Wagenklasse, und zwar auch dann zu zahlen, wenn die Fahrkarten oder Fahrscheinhefte mit dem Vermerk „Gültig für alle Züge" versehen sind.

Frankfurt a/M., den 13. März 1894. (619)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Sonnabend, den 31. März 1894, um 10 Uhr Vormittags im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden
XXXVI. (ausserordentlichen) Generalversammlung
einzuladen.

Gegenstand der Verhandlung:
Antrag des Verwaltungsrathes wegen Führung des Betriebes der gesellschaftlichen Oesterreichischen Linien für Rechnung des Staates, ferner wegen Aufnahme eines Investitionsanlehens in der Höhe von 10 Millionen Gulden Oesterr. Währ. oder 20 Millionen Kronen, dessen Verzinsung und planmässige Rückzahlung vom Staate zur Selbstzahlung übernommen werden wird und der hierdurch bedingten Statutenänderungen.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 23. März 1894 in Wien bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank, in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrian Bank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im März 1894. (620)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von Fried. Krupp Grusonwerk, Magdeburg-Buckau, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 23. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. März 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Preisausschreiben.

Nach einem Beschlusse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sollen alle 4 Jahre Preise im Gesammtbetrage von 30 000 *M* für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen ausgeschrieben werden, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen in den baulichen und mechanischen Einrichtungen der Eisenbahnen
ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.;

B. für Erfindungen und Verbesserungen an den Betriebsmitteln bezw. in der Unterhaltung derselben
ein erster Preis von 7 500 M., ein zweiter Preis von 3 000 M., ein dritter Preis von 1 500 M.;

C. für Erfindungen und Verbesserungen in Bezug auf die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen und die Eisenbahnstatistik, sowie für hervorragende schriftstellerische Arbeiten über Eisenbahnwesen
ein erster Preis von 3 000 M. und zwei Preise von je 1 500 M.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken und ohne andererseits den Preisausschuss in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

a) Verbesserungen in der Bauart der Lokomotivkessel, insbesondere solche, durch welche ohne erhebliche Vermehrung des Eigengewichtes grössere Sicherheit gegen Explosionsgefahr oder bessere Ausnutzung des Brennstoffes, Verhütung des Funkenfluges und Verminderung der Unterhaltungskosten erzielt wird.

b) Herstellung eines dauerhaften Kuppelungsschlauches für Dampf-, Wasser- und Luftleitungen an Fahrbetriebsmitteln.

c) Eine Einrichtung, durch welche die Verbindung von Wagen mit selbstthätiger Amerikanischer Kuppelung und solcher mit Vereinskuppelung sicher und gefahrlos vorgenommen werden kann.

d) Herstellung einer zweckmässigen und billigen Rangirbremse für Güterwagen.
e) Selbstthätige Sicherung der Fahrstrasse beim Durchfahren eines Zuges gegen verfrühte Umstellung der Weichen.
f) Eine einfache Vorrichtung, welche anzeigt, dass der einfahrende Zug das Markirzeichen der Weiche ungetheilt, d. h. sammt dem Schlusswagen, passirt hat.
g) Eine Wägevorrichtung, mittelst welcher einzelne rollende oder lose gekuppelte Wagen eines ganzen Zuges mit hinreichender Genauigkeit abgewogen werden können.
h) Vorschlag und Begründung einer Vereinfachung der Wagenmiethe-Abrechnung.

Werden in einzelnen der drei Gruppen A, B und C keine Erfindungen oder Verbesserungen zur Preisbewerbung angemeldet, welchen der erste oder der zweite Preis zuerkannt werden kann, so bleibt dem Prüfungsausschusse überlassen, den Betrag des ersten bezw. zweiten Preises innerhalb derselben Gruppe derartig in weitere Theile zu zerlegen, dass mehrere zweite oder dritte Preise gewährt werden. Auch wird vorbehalten, die in einer Gruppe nicht zur Vertheilung gelangenden Geldmittel auf andere Gruppen zu übertragen.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerische Arbeiten, welche ihrer Ausführung bezw. bei schriftstellerischen Werken ihrem Erscheinen nach in die Zeit fallen, welche den Wettbewerb umfasst, werden bei letzterem zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muss, um zum Wettbewerb zugelassen werden zu können, auf einer zum Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Eisenbahn bereits vor der Anmeldung zur Ausführung gebracht, und der Antrag auf Ertheilung des Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein.**
3. Die Bewerbungen müssen durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. die Erfindung oder Verbesserung so erläutern, dass über deren Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit ein sicheres Urtheil gefällt werden kann.
4. Die Zuerkennung eines Preises schliesst die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise für Erfindungen oder Verbesserungen ist jedoch verpflichtet, diejenigen aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, welche er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
5. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
6. Die schriftstellerischen Werke, für welche ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in mindestens 3 Druckexemplaren beigefügt sein. Von den eingesandten Exemplaren wird ein Exemplar zur Bücherei der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins genommen, die anderen Exemplare werden dem Bewerber zurückgegeben, wenn dies in der Bewerbung ausdrücklich verlangt wird.

In den Bewerbungen muss der Nachweis erbracht werden, dass die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfasst.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, ob überhaupt bezw. an welche Bewerber Preise zu ertheilen sind, erfolgt durch einen vom Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten, aus 12 Mitgliedern bestehenden Prüfungsausschuss.

Ausgeschrieben werden hierdurch Preise für den achtjährigen Zeitabschnitt

vom 16. Juli 1887 bis 15. Juli 1895.

Die Erfindungen, Verbesserungen und schriftstellerischen Werke, welche Preise erhalten sollen, müssen also ihrer Ausführung bezw. ihrem Erscheinen nach in diesen Zeitabschnitt fallen.

Die Bewerbungen müssen

während des Zeitraumes vom 1. Januar bis 15. Juli 1895

postfrei an die unterzeichnete geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im März 1894.
SW., Bahnhofstr. 3.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.
Kranold.

Erfahrungen im Betriebe der Zahnradbahnen.

Von **Albert Schneider**, Harzburg.*)

Das Bestreben, steilere Steigungen, als sie mit der gewöhnlichen Reibungsbahn erklommen werden können, für Schienenwege zugänglich zu machen, hat in gewissem Sinne zum Ursprung des Eisenbahnwesens zurückgeführt. Wenn man sich freilich auch in der anfänglichen Voraussetzung, dass sich die Fortbewegung der Fahrzeuge auf eiserner Bahn überhaupt nur dadurch werde ermöglichen lassen, dass man den Rädern einen festen Halt, etwa durch Zahneingriff, gewähre, geirrt hat, so hat man doch selbstverständlich über eine gewisse Grenze der Ansteigung hinaus für eine Bahnanlage zu einem solchen Mittel die Zuflucht zu nehmen. Thatsächlich hat die Entwickelung der Zahnradbahnen in der neuesten Zeit einen so glücklichen Verlauf genommen, dass man fast sagen kann, es gibt keine Bodenerhebung mehr, die für eine Schienenbahn zu steil wäre. Selbst auf die steilen Höhen eines Pilatus hat sich das Dampfross vorgewagt. Die ausserordentliche Bedeutung für den regelmässigen Verkehr von Personen und Gütern haben die Zahnradbahnen indessen erst erlangt, seitdem Roman Abt die Zahnradbewegung von der Reibungsbewegung vollständig unabhängig machte und einen durchaus sicheren, in keinem Augenblick unterbrochenen Zahneingriff herstellte. Die Aufgabe, den Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb derart mit einander zu verbinden, dass der Zahnstangenbetrieb auf die steileren Rampen beschränkt bleibt, ist durch Roman Abt in glänzender Weise gelöst und bereits in dem ersten und bezeichnendsten Beispiel einer derartigen Ausführung, der Harzbahn Blankenburg-Tanne, in einer fast idealen Weise verkörpert worden.

Um die Ausführung dieser für alle Zeiten denkwürdigen Bahnanlage hat sich insbesondere der Geheime Baurath Albert Schneider hervorragende Verdienste erworben und es ist naturgemäss von hohem Interesse, aus der Feder eines so bewährten Fachmannes über den gegenwärtigen Stand der Zahnradbahn-

*) Experiences in the Operation of Rack Railways. By Albert Schneider, Germany. Presented at the Chicago Meeting (July 1893) of the American Society of Mechanical Engineers.

frage und den Entwickelungsgang, den diese Bahnen genommen haben, näher unterrichtet zu werden. In diesem Sinne muss eine Abhandlung über die im Betriebe der Zahnradbahnen gemachten Erfahrungen, welche Schneider der Abtheilung B des bei Gelegenheit der Weltausstellung in Chicago zusammenberufenen Internationalen Ingenieurkongresses überreicht hat, bewillkommnet werden. Der Aufsatz ist — in Englischer Sprache — abgedruckt im 14. Bande der Verhandlungen der Amerikanischen Gesellschaft der Maschineningenieure. Die Bedeutung der Sache rechtfertigt es, auf den Inhalt der trefflichen Schrift näher einzugehen. Hingewiesen möge dabei werden auf die im vorigen Jahrgange dieser Zeitung abgedruckten Aufsätze desselben Verfassers über die Eisenbahn von Beirut nach Damaskus (Nr. 3 S. 21 Jahrg. 1893) und über die Bremsen der Zahnradbahnen (Nr. 35 S. 325 Jahrg. 1893).

Die Abhandlung beginnt mit einer kurzen Entwickelungsgeschichte der Zahnradbahnen. Die allerersten Vorläufer dieser Bahnen rühren aus dem Anfang dieses Jahrhunderts und sind verknüpft mit dem Namen eines Trevethick und Blenkinsop. Der erstere schlug rings am Umfange der Spurkränze seiner Maschine Nägel ein, deren Köpfe in der hölzernen Langschwelle, auf der die eiserne Schiene lag, festen Halt fassen sollten. Dies war im Jahre 1803 und im Jahre 1811 baute Blenkinsop die erste wirkliche Zahnstangenstrecke bei Leeds. Aber beide Anlagen haben Erfolge nicht aufzuweisen gehabt und damit war überhaupt die Angelegenheit vorläufig erledigt, denn die Erkenntniss, dass es bis zu einem gewissen Grade der Ansteigung einer Zahnstange gar nicht bedürfe, brach sich Bahn und so steile Steigungen, die auf dieses Hilfsmittel angewiesen gewesen wären, wurden vor der Hand nicht angelegt. Bleckett bewies 1814, dass die Adhäsion zur Fortbewegung auf flachen Strecken ausreiche und Stephenson baute auf dieser Erfahrung weiter. Seine fünf „iron horses“, welche 1819 auf der Hatton-Kohlenbahn Züge mit 6,5 km Stundengeschwindigkeit fuhren, waren Adhäsionsmaschinen. Die Adhäsion hat aber ihre Grenzen und es können selbst bei den grössten jetzt vorkommenden Lokomotivgewichten, welchen eine Treibachsbelastung von 15, ja in einzelnen Fällen bis 19 t entspricht, Steigungen, wie sie auf Bergbahnen häufig vorkommen, nicht überwunden werden und es ist eine Frage der Kosten, von anderen Umständen abgesehen, ob man durch Längenentwickelung der Bahn die Steigung ermässigen oder zur Zahnradbahn greifen wird. Man wird sich jedenfalls reiflich überlegen, ob man für eine Gebirgsbahn Kosten aufwendet, wie sie beispielsweise bei der Semmeringbahn für das Kilometer 1 140 000 ℳ betragen haben. Ueber Blenkinsop's erste Anregung war ein halbes Jahrhundert ins Land gegangen, als in Amerika Sylvester Marsh und nach seinem Beispiel in Europa Riggenbach die Angelegenheit weiter verfolgten. Zuerst bespöttelt, durften sie beide doch, wiewohl nach harten Kämpfen, ihre Gedanken in die Wirklichkeit übertragen: Sylvester Marsh konnte bereits 1869 der Eröffnung der von ihm entworfenen Zahnradbahn auf den Mount Washington beiwohnen, die Steigungen von 1:2,7 hat; Riggenbach erhielt im Jahre 1870 die Genehmigung zum Bau einer Rigibahn, welche die früheren Zweifler nunmehr zu unbedingten Anhängern des Systems bekehrte. Der Erfolg war glänzend und 1875 wurde eine zweite Rigibahn eröffnet, der in schneller Aufeinanderfolge viele andere folgten. In der auf nebenstehender Spalte befindlichen Tabelle sind alle bisher nach Marsh's oder Riggenbach's System erbauten Zahnradbahnen angegeben.

Bei all' den in dieser Tabelle aufgeführten Bahnen liegt die Zahnstange mitten im Geleis und ist leiterförmig zusammengesetzt aus zwei U- oder Winkeleisen, mit denen die Zähne als cylindrische oder trapezoidische Sprossen vernietet oder verschraubt sind. In diese Sprossen greift das Zahnrad der Lokomotive ein. Die Leiterschiene wird aus 3 m langen und 51,6 bis 55 kg wiegenden Abschnitten zusammengesetzt. Die Zahnstangenabschnitte der Höllenthalbahn haben das aussergewöhnliche Gewicht von 101 kg.

Nr.	Bahn	Länge km	Grösste Neigung ‰	Spurweite m	Betriebsweise (Z = Zahnstange allein, Z + A = Zahnstange und Adhäsion)
1	Mount Washington, New Hampshire	5,3	37	1,435	Z
2	Vitznau-Rigi, Schweiz	7	25	1,435	Z
3	Ostermundingen, Schweiz	1,5	10	1,435	Z + A
4	Kahlenberg, Oesterreich	5	11	1,435	Z
5	Rorschach-Heiden, Schweiz	5,5	9	1,435	Z
6	Arth-Rigi, Schweiz	9	21	1,435	Z
7	Wasseralfingen, Deutschland	2	7,8	1,000	Z + A
8	Rütli, Schweiz	0,5	10	1,435	Z + A
9	Laufen, Schweiz	0,3	5	1,435	Z + A
10	Friedrichssegen, Deutschland	2,5	10	1,000	Z + A
11	Greene Mount, Mount Desert, Maine	6	25	1,435	Z
12	Petropolis, Brasilien	7	15	1,000	Z
13	Corcovado, Brasilien	3,5	30	1,000	Z
14	Drachenfels, Deutschland	2	20	1,000	Z
15	Rüdesheim, Deutschland	2,4	20	1,000	Z
16	Degerloch, Deutschland	2	17,2	1,000	Z
17	Zakarotz, Ungarn	5,5	8	1,000	Z + A
18	Assmannshausen, Deutschland	1,5	20	1,000	Z
19	Neapel, Italien	0,8	7	1,000	Z
20	Gaisberg, Oesterreich	5,5	25	1,000	Z
21	Langers, Frankreich	1,5	17	1,000	Z + A
22	Sumatra, Asien	30	12	1,000	Z + A
23	Brünig, Schweiz	16	12	1,000	Z + A
24	Höllenthal, Schwarzwald, Deutschland	35	5,3	1,435	Z + A
25	Petersberg, Deutschland	1,3	26	1,000	Z
26	Jenbach, Deutschland	3,3	16	1,000	Z

Trotz der Vorzüge, welche das von Marsh und Riggenbach eingeführte System besitzt, ist es in der Anwendung bisher doch nur auf kurze Strecken mit besonderen Verkehrsverhältnissen beschränkt geblieben; für durchgehende Linien mit schwerem und wechselndem Verkehr fehlt es noch an den nöthigen Erfahrungen.

Roman Abt aus Luzern hat das grosse Verdienst, durch eine durchgreifende Umgestaltung der Zahnstange und im Zusammenhange damit auch der Lokomotive das System so wesentlich vervollkommnet zu haben, dass die Einlegung von Zahnstangenstrecken in durchgehende Adhäsionsbahnen, um die Adhäsionswirkung in dem von der Steigung abhängigen erforderlichen Maasse zu unterstützen, mit anderen Worten die Vereinigung von Adhäsions- und Zahnradbahn für beliebige Neigungen ermöglicht worden ist. Die erste Anwendung des Abt'schen Systems ist, wie schon angegeben, die Harzbahn Blankenburg-Tanne, und die erste Kombinationslokomotive, welche überhaupt gebaut worden ist, verkehrt noch heute auf der Bahn. Diese Bahn hat einestheils Steigungen, in denen die blosse Adhäsion zur Fortbewegung der Züge ausreicht, anderentheils solche, in denen die Reibung durch den Zahnstangeneingriff Unterstützung findet und noch andere, in denen die Zahnstange die Fortbewegung des Zuges allein übernimmt. Die vortreffliche Bewährung des Harzbahnsystems hat zur Folge gehabt, dass man sich allerorten die Vorzüge der neuen Betriebsweise zu nutze macht, um Gegenden zu erschliessen, deren senkrechte Gliederung eine reine Adhäsionsbahn nicht zulässt. In allen Theilen der Erde sind Bahnen mit Zahnstangenstrecken Abt'scher Bauweise theils im Betriebe, theils im Bau. Eine eingehende Beschreibung der Einzelheiten des Abt'schen Systems erübrigt sich, da dieselben in der Fachpresse des In- und Auslandes seit der Einführung des Systems im Jahre 1885 eingehend genug behandelt worden sind. Besonders hervorzuheben sind hier nur die folgenden Punkte:

1. Die Abt'sche Schiene bildet eine in ganzer Länge einheitlich zusammenhängende Zahnstange. Sie ist nicht wie die von Marsh aus einzelnen getrennten Stücken zusammengesetzt. Die Stösse bilden bei der letzteren den wunden Punkt: alle Ungleichheiten, die aus der Wanderung oder der Längenänderung des Metalls entstehen, drängen sich an den Stössen zu-

sammen und beeinträchtigen den Radeingriff; diese Ungleichheiten lassen sich auch nicht beseitigen. Bei der Abt'schen Zahnstange sind deren Nachtheile vermieden; die Zahnstange hat zwei oder drei Lamellen; neben jedem Stoss in der einen Lamelle liegt das durchgehende Metall einer oder zweier anderen Lamellen. Die Zahnstange erhält auf diese Weise in allen Punkten die gleiche Kontinuität und Widerstandsfähigkeit. Sie ruht auf gusseisernen Stühlen, die mit den eisernen Querschwellen, welche auch die Schienen tragen, fest verbolzt sind. Da die Lamellenstücke nur 2,65 m lang und in der Mitte fest gelagert sind, so ist die durch die Längenänderung bedingte Aenderung in der Zahntheilung ohne allen Nachtheil. Während die Bewegung auf der Riggenbach'schen Leiter ruckweise erfolgt, indem das Rad von einer Sprosse zur anderen übergeht, ist sie auf der Abt'schen Zahnstange vollkommen gleichmässig, etwa wie die einer Schraubenmutter auf der Spindel.

2. Die Abt'sche Zahnstange ist für die Herstellung von Geleiskrümmungen vortrefflich geeignet; alle Lamellenstücke sind einander genau gleich und leicht auswechselbar; die Stücke lassen sich den Krümmungen bequem anpassen. Bei der Leiterschiene dagegen müssen die Kurvenstücke besonders hergestellt werden; sie sind nach dem Grade der Krümmung und für Rechts- und Linkskurven von einander verschieden und die Berührung des Zahnrades mit den Sprossen findet nur in einem Punkte statt. Diese Umstände führten Riggenbach dazu, möglichst schlanke Krümmungen anzuwenden, während beim Abt'schen System die Krümmungshalbmesser beliebig klein gewählt werden können. Die Berührung der Zähne ist bei Abt nach einiger Zeit eine durchaus vollkommene: in der ersten Zeit des Betriebes werden sie infolge der Kurvenstellung des Zahnrades ein wenig abgenutzt; sobald aber eine genaue Berührung eingetreten ist, hört die Abnutzung der Zahnstange so gut wie ganz auf und die Abnutzung des Rades wird äusserst gering.

3. Nach den bis jetzt bei der Harzbahn gemachten Erfahrungen nutzen sich die Zähne der Zahnstange in 150 Jahren um 1 mm ab, während das Zahnrad nur alle 12 Jahre ausgewechselt zu werden braucht. Die Riggenbach'schen Zahnräder hingegen müssen alle 2 Jahre erneuert werden. Schneider zeigt an mehreren Beispielen, dass die Abnutzung der Räder beim Abt'schen System thatsächlich eine sehr geringe ist. So wurde bei einem Zahntriebrad der Lokomotive „Tanne" der Harzbahn, welches 7 Jahre lang im Betriebe war und in dieser Zeit 111 723 km zurückgelegt hatte, folgendes festgestellt:

Betriebsdauer	7	Jahre
Lokomotivkilometer	111 723	
Ursprüngliche Stärke der Zähne	56	mm
Jetzige Zahnstärke	45	„
Abnutzung in einem Jahre	1,57	„
Abnutzung im Theilkreise:		
auf einer Seite des Zahnes	5,5	„
auf beiden Seiten zusammen	11	„
zulässige Abnutzung auf jeder Seite	8	„
„ „ „ beiden Seiten	16	„
Abnutzung auf 10 000 km	0,982	„

4. Die Stärke der Abt'schen Zahnstange kann auf jedes beliebige Maass gebracht, jedem beliebigen Zuggewicht einfach dadurch angepasst werden, dass die Stärke oder Anzahl der Lamellen geändert wird, ohne dass die Zahntheilung eine Aenderung erleidet. Eine Verstärkung der Leiterschiene hingegen ist gleichbedeutend mit einer Vergrösserung der Zahntheilung und diese würde wiederum von Einfluss auf die Bauart der Lokomotive sein. So kommt es, dass die stärkste bisher angewendete Leiterschiene, die der Höllenthalbahn, nicht das

(Tabelle zu Absatz 3 S. 207.)

Nr.	Bahn	Spurweite	Länge der Zahnstangenstrecke	Länge der ganzen Bahn	Grösste Steigung auf der Adhäsionsstrecke	Grösste Steigung auf der Zahnstangenstrecke	Schärfste Krümmungen auf der Adhäsionsstrecke	Schärfste Krümmungen auf der Zahnstangenstrecke	Lokomotiven: Bauart: nur Zahnrad vorhanden	Lokomotiven: Bauart: Zahnrad und Adhäsion	Anzahl	Baujahr	Gewicht	Zugkraft	Zuggewicht	Betriebsweise der Züge
		m	km	km	%	%	m	m	(Z)	(Z+A)			t	t	t	
1	Harzbahn	1,435	7,5	30,5	2,5	6,0	180	200	—	Z+A	5	1884–85	61,0	13,0	148,0	Schieben
2	Lehesten, Thüringen	1,435	1,3	2,7	3,5	8,0	150	150	—	Z+A	1	1885	25,0	6,5	55,0	„
3	Oertelsbruch, „	0,690	0,7	5,0	5,0	13,5	35	100	—	Z+A	2	1885	6,5	2,25	8,0	„
4	Puerto Cabello, Valencia Venezuela	1,067	3,8	3,8	—	8,0	—	125	Z	—	3	1886	46,0	10,0	66,0	„
5	Visp-Zermatt, Schweiz	1,000	7,5	3,5	2,8	12,5	80	100	—	Z+A	5	1889–90	32,0	10,0	50,0	Ziehen
6	Monte Generoso, Schweiz	0,800	9,0	9,0	—	22,0	—	60	Z	—	6	1889–90	16,5	6,0	11,0	Schieben
7	Rama-Serajewo, Bosnien	0,760	19,5	68,0	1,5	6,0	125	125	—	Z+A	8	1890	33,0	8,0	82,5	Ziehen
8	Eisenerz-Vordernberg, Steiermark	1,435	14,5	21,0	2,5	7,1	150	180	—	Z+A	12	1890	61,0	13,0	132,0	Schieben
9	Manitou, Pikes Peak, Colorado	1,435	15,0	14,2	—	25,0	—	109	Z	—	4	1890–92	25,0	12,0	20,0	„
10	Transandinische Bahn, Chile und Argentinien	1,000	28,0	50,0	2,5	8,0	115	200	—	Z+A	6	1890–91	46,0	9,0	66,0	„
11	Diakophto-Kalavryta, Griechenland	0,750	3,6	23,0	3,5	14,5	30	50	—	Z+A	3	1890–91	17,5	5,5	17,5	Ziehen
12	Rothhorn, Schweiz	0,800	7,5	7,5	—	25,0	—	60	Z	—	4	1891	18,5	8,0	10,0	Schieben
13	Glion-Naye, „	0,800	7,5	7,5	—	22,0	—	80	Z	—	6	1891	18,5	8,0	11,0	„
14	San Domingo, Westindien	0,765	6,4	36,0	4,0	9,0	50	100	—	Z+A	4	1891	27,5	8,0	55,0	Ziehen
15	Mont Salève, Savoyen (elektrisch betrieben)	1,000	9,0	9,0	—	25,0	—	35	Z	—	14	1891–92	7,5	3,0	11,0	Schieben
16	Wami-Toge, Japan	1,067	8,5	20,0	2,5	6,7	—	260	—	Z+A	4	1891–92	$39^1/_8$	11,0	110,0	„
17	Aix les Bains-Revard, Savoyen	1,000	9,2	9,2	—	21,0	—	75	Z	—	8	1891–92	20,0	8,0	11,0	„
18	Montserrat, Spanien	1,000	8,0	8,0	—	15,0	—	80	Z	—	5	1891–92	$18^1/_8$	8,0	10,0	„
19	Schafberg, Oesterreich	1,000	6,0	6,0	—	25,5	—	100	Z	—	3	1891–93	20,0	8,0	22,0	„

zu leisten vermag, was bei der Harzbahn erreicht ist, obwohl man bei der letzteren keineswegs an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen ist.

5. Infolge der sägezahnartigen Anordnung der Zahnschiene kann bei einer Abt'schen Zahnradbahn eine grössere Geschwindigkeit angewendet werden, als bei einer solchen nach Riggenbach'schem Muster, denn es kommen bei der ersteren mehrere Zähne gleichzeitig zur Wirkung und zwischen dem Angriff zweier aufeinander folgenden Zähne verbleibt keinerlei zeitlicher Zwischenraum. Während auf der Leiterschiene bei einer Geschwindigkeit von 8 km in der Stunde bereits hammerartige Stösse eintreten, könnte man bei einer Abt'schen Bahn die Geschwindigkeit selbst bis auf 25 km erhöhen, ohne dass Stösse oder starkes Geräusch zu befürchten sind.

6. Die Unterhaltungskosten der Abt'schen Zahnschiene sind verschwindend gering und die Verwaltung der Harzbahn hat thatsächlich im Reservefonds für ihre Erneuerung überhaupt nichts vorgesehen.

In der Tabelle auf S. 206 sind die bisher in Betrieb genommenen Zahnradbahnen Abt'schen Systems übersichtlich zusammengestellt. Die Tabelle enthält auch die wichtigsten Angaben über die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse und die Leistungsfähigkeit der Bahnen. Eine Anzahl weiterer Abt'scher Zahnradbahnen sind im Bau oder geplant.

Im Anschluss an diese Tabelle ist anzuführen, dass von den im Bau befindlichen Zahnradbahnen die Linie Beirut-Damaskus die bedeutendste ist. Die Bahn wird 140 km lang; davon liegen 30 km als Zahnstangenstrecken an den Abhängen des Libanon. Spurweite: 105 cm. Stärkste Steigung in den Adhäsionsstrecken 2,5 %, in den Zahnstangenstrecken 7 %. Anschlagsmässige Gesammtkosten: 24 Millionen Mark oder rund 170 000 ℳ auf 1 km.

Von den neueren Entwürfen hat derjenige des Bankhauses Morson in Lausanne für eine Ueberschienung des Simplonpasses von sich reden gemacht. Die Bahn soll von Brieg nach Domo d'Ossola führen und die gewöhnliche Vollspur erhalten. Als grösste Steigung ist in den Adhäsionsstrecken 2,5 %, in den Zahnstangenstrecken 6 % in Aussicht genommen; die schärfsten Krümmungen sollen 200 m Halbmesser erhalten. Die Linie soll elektrisch betrieben werden; die Kraft wird geliefert von den Flüssen Rhône und Cairasca. Länge der Bahn: 50 km; veranschlagte Gesammtkosten 32 Millionen Mark oder 640 000 ℳ auf 1 km. Eine Adhäsionsbahn würde mehr als das Doppelte dieser Summe gekostet haben.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 827 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Erlass eines neuen Preisausschreibens für den 8jährigen Zeitabschnitt vom 16. Juli 1887 bis 15. Juli 1895 (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 875 vom 14. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 897 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Aus dem Preussischen Abgeordnetenhause.

Das Haus der Abgeordneten erledigte in der Sitzung vom 15. d. Mts. in zweiter Lesung die Sekundärbahnvorlage ohne wesentliche Erörterung; die von der Budgetkommission beantragte Resolution, in der die Regierung ersucht wird, eine Aenderung des bisherigen Verfahrens bei der Heranziehung der Betheiligten zu den Grunderwerbskosten bei dem Ausbau der Nebenbahnen in Erwägung zu ziehen, fand ohne Erörterung Annahme.

Verspätungen im Jahre 1893.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der im Jahre 1893 auf den Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich der Bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen und deren Ursachen betrug die Gesammtlänge der 36 grösseren in Betracht gezogenen Bahnen bezw. Bahnnetze am Ende des Jahres 37 520 km, von denen 12 913 km zweigeleisig waren.

Im ganzen wurden zurückgelegt 180 910 376 oder durchschnittlich im Tage 495 645 Zugkm und 3 573 824 197 oder durchschnittlich im Tage 9 791 299 Achskm.

Im Jahresdurchschnitt kommen auf 1 km Bahnlänge 4 866 Zugkm bezw. 96 120 Achskm.

Von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen verspäteten im ganzen 43 141, von welchen Verspätungen jedoch 15 355 durch Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen wurden, so dass den betreffenden Bahnen nur 27 786 Verspätungen zur Last fallen gegen 23 839 im Vorjahre. Hiervon entfallen auf 1 Million Zugkilometer 154 und auf 1 Million Achskilometer 8, mithin auf 1 Million Zugkilometer 24 = 18 v. H. mehr und auf 1 Million Achskilometer 1 = 14 v. H. mehr als im Vorjahre. Nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der auf 1 Million Zug- und Achskilometer entfallenden Verspätungen ergeben sich 35 Verspätungen gegen 30 im Vorjahre.

Infolge der Verspätungen wurden 25 623 Anschlüsse versäumt. Bei 2 Bahnen sind Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

Die 27 786 den betreffenden Bahnen zur Last fallenden Verspätungen sind veranlasst in 3 080 Fällen durch Schadhaftwerden der Fahrzeuge, in 528 Fällen durch mangelhaften Zustand der Bahnanlagen, in 11 049 Fällen durch Sperrung der Geleise, in 82 Fällen durch Post- und Steuerabfertigung, in 4 875 Fällen durch starken Verkehr, in 2 769 Fällen durch Rangiren, Umsteigen der Reisenden und Umladen von Reisegepäck und Gütern, in 2 272 Fällen durch Dampfmangel usw., in 2 939 Fällen durch atmosphärische Einflüsse, in 130 Fällen durch Entgleisungen oder Zusammenstösse der betreffenden Züge und in 62 Fällen durch sonstige Betriebsereignisse.

Wird die Reihenfolge der Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach den Verhältnisszahlen (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen festgestellt, so nehmen die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Erfurt, Frankfurt a/M. und Köln (linksrh.) die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen (linksrh.) zu Köln und zu Frankfurt a/M. an die ungünstigsten Stellen.

In den vorstehenden Angaben sind die Verspätungen und Anschlussversäumnisse bei den Zügen, die infolge von Schneeverwehungen, Ueberschwemmungen usw. ganz oder theilweise ausfielen, unberücksichtigt geblieben. Aus derartigen Ursachen sind 523 Züge ganz und 816 Züge streckenweise ausgefallen, sowie 328 Anschlüsse versäumt worden.

Unfälle im Monat Januar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Januar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 14 Entgleisungen und 3 Zusammenstösse auf freier Bahn, 21 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 239 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 240 Personen zu Schaden gekommen, sowie 35 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 110 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden einer getödtet und 7 verletzt, und zwar entfallen: die Tödtung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, je eine Verletzung auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt, 2 Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin und je eine Verletzung auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen

Eisenbahndirektionen in Bromberg, in Hannover und in Magdeburg.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 31 getödtet und 171 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 2 getödtet und 6 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 11 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 45 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 884,17 km Betriebslänge und 948 723 447 geförderten Achskilometern) 271 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen (rechtsrh.) zu Köln und zu Erfurt und auf der Main-Neckarbahn die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 543,22 km Betriebslänge und 29 605 609 geförderten Achskilometern) 24 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn, auf der Hessischen Ludwigsbahn und auf der Weimar-Geraer Eisenbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

In der Plenarsitzung des Bundesraths vom 15. d. Mts. wurde der Vorlage über die Ergänzung und Abänderung von Bestimmungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Beförderung von Salpetersäure usw. die Zustimmung ertheilt.

Ursprungszeugnisse.

Auf Grund des Beschlusses des Bundesraths vom 17. d. Mts. wird vom Zeitpunkt des Inkrafttretens des mit Russland abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrages, also vom 20. d. Mts. an, für die in Ziffer 2 und 7 der Bestimmungen, betreffend Ursprungszeugnisse für die aus meistbegünstigten Ländern eingehenden Waaren aufgeführten Gegenstände mit Ausnahme von Wein und Most in Fässern, sowie von getrockneten Mandeln, von der Forderung eines besonderen Nachweises des Ursprungs aus einem in Deutschland meistbegünstigten Lande behufs Anwendung der vertragsmässigen Zollsätze abgesehen.

Preussische Staatseisenbahnen.

Abgrenzung von Betriebsamtsbezirken.

Nach einem Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 8. d. Mts. werden die nachfolgend benannten Bahnstrecken nach ihrer Betriebseröffnung zugetheilt:

1. Direktionsbezirk Altona.

Hagenow-Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln dem Betriebsamt Hamburg.

2. Direktionsbezirk Berlin.

a) Schönhauser Allee-Pankow (Rangirbahnhof)*) dem Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin bezw. dem Betriebsamt (Berlin-Stettin) zu Stettin;
b) Sorau-Christianstadt dem Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) zu Breslau;
c) Swinemünde-Heringsdorf dem Betriebsamt (Stettin-Stralsund) zu Stettin.

3. Direktionsbezirk Breslau.

Lublinitz-Vossowska dem Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) in Breslau.

4. Direktionsbezirk Bromberg.

a) Mohrungen-Wormditt dem Betriebsamt Allenstein;
b) Osterode-Hohenstein dem Betriebsamt Danzig;
c) Nakel-Konitz dem Betriebsamt Bromberg.

5. Direktionsbezirk Elberfeld.

a) Haspe-Heubing-Hagen dem Betriebsamt Hagen;
b) Remscheid-Menninghausen dem Betriebsamt (Düsseldorf-Elberfeld) zu Düsseldorf.

6. Direktionsbezirk Frankfurt a/M.

Homburg v. d. H.-Usingen dem Betriebsamt Frankfurt a/M.

7. Direktionsbezirk Magdeburg.

Ilsenburg-Harzburg dem Betriebsamt Halberstadt.

*) Von Schönhauser Allee bis Kilometer 1,54 = Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu Berlin, von Kilometer 1,54 bis Pankow (Kilometer 3,93) = Betriebsamt (Berlin-Stettin) zu Stettin.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für Nebenbahnen von Simmern einerseits nach Kastellaun, andererseits nach Kirchberg beauftragt worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Auf der Haltestelle Zembowitz werden vom 1. April d. J. ab auch Leichen und lebende Thiere abgefertigt.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. April d. J. werden die Personen-Haltepunkte Dubelno und Jezewo für den Stückgut- und Eilstückgut-Verkehr eröffnet werden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Die Station Neuwied-Weissenthurm führt vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung „Weissenthurm“.

Aus dem Landtage des Fürstenthums Schwarzburg-Rudolstadt: Schwarzathalbahn.

In der Sitzung vom 14. d. Mts. gelangte die Schwarzathalbahn zur Berathung. Nach längerer Berathung der betreffenden Petitionen wurde folgender Antrag angenommen:

„Der Landtag wolle das unabwendbare Bedürfniss zur Erschliessung des oberen Schwarzathales durch eine normalspurige Eisenbahn (ohne Zahnrad) — sofern aus finanziellen oder technischen Gründen nothwendig, unter Führung der Linie durch das untere Schwarzathal —, sowie zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Oberrottenbach nach Königsee anerkennen und die Fürstliche Staatsregierung ersuchen, mit thunlichster Beschleunigung Verhandlungen behufs Ausführung beider Linien einzuleiten und zum Abschluss zu bringen. Der Landtag wolle die Erwartung aussprechen, dass es der Fürstlichen Staatsregierung gelingen möge, noch im laufenden Jahre eine Vorlage wegen Ausführung der beiden Eisenbahnlinien zu machen.“

Cummersdorf-Jüterbog.

Das „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlicht in Nr. 5 den Allerhöchsten Erlass, betreffend die Genehmigung zum Bau und Betriebe einer vollspurigen Eisenbahn von Cummersdorf nach Jüterbog. Der Bau und Betrieb dieser Bahn ist nach dem durch den Landesherrlichen Erlass vom 26. Februar 1874 genehmigten Abkommen zwischen dem Kriegsminister und dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 27. Januar 1874, die Militär-Eisenbahn von Berlin nach Cummersdorf betreffend, auszuführen und zu leiten.

Geestemünde-Cuxhaven.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königliche Eisenbahndirektion Hannover ermächtigt, die Bauausführung der Nebenbahn Geestemünde-Cuxhaven nebst Abzweigung nach Bederkesa nunmehr in die Wege zu leiten.

Kleinbahnen der Provinz Pommern.

Der Provinziallandtag der Provinz Pommern nahm in seiner Sitzung vom 10. d. Mts. die von dem Provinzialausschusse beantragte Aufnahme einer Anleihe von 6 Millionen Mark zur Förderung des Baues von Kleinbahnen (siehe Nr. 21 S. 191) mit der Maassgabe an, dass höchstens 8 000 ℳ Beihilfe für das Kilometer aus Provinzialmitteln zu gewähren und dass ferner bei der Feststellung der Höhe dieser Betheiligung der Provinz seitens des Provinzialausschusses auf die dem Kreise vom Provinzialverbande bereits gewährten Mittel zu Kleinbahnbauten Rücksicht zu nehmen sei. Die Summe von 8 000 ℳ für das Kilometer ist danach berechnet, dass eine Spurweite von 0,75 m thunlichst gefördert werden soll, dass die Kosten einer Kleinbahn mit dieser Spurweite auf höchstens 25 000 ℳ für das Kilometer zu bemessen sind und dass der Provinzialverband eine Beihilfe bis zu einem Drittel der Baukosten zu gewähren in die Lage versetzt werden soll. Ein hieran geknüpfter Antrag „Wenn Prioritätsaktien ausgegeben werden, hat der Provinzialausschuss möglichst darauf zu sehen, dass die Hälfte der Betheiligung der Provinz in Prioritätsaktien angelegt werde“, wurde ebenfalls angenommen, desgleichen der Antrag des Provinzialausschusses, den Kleinbahnfonds zunächst auf 6 Jahre mit einem jährlichen Zuschuss von 150 000 ℳ zu dotiren.

Zu dem Bau einer Nebenbahn Greifswald-Grimmen-Tribsees wurden 250 000 ℳ bewilligt.

Stettiner Strassenbahn.

In der am 12. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Dividende für das Jahr 1893 auf 2,5 % festgesetzt.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn.

Der beabsichtigte Versuchsbetrieb mit elektrischen Akkumulatorenwagen konnte, wie der Geschäftsbericht für 1893 ausführt, noch nicht eröffnet werden. Die zu demselben erforderliche elektrische Ladestation ist zur Ausführung auf dem Bahnhof Waldenserstrasse behördlich genehmigt und wird deren Bau in kürzester Zeit in Angriff genommen werden. Die mit Akkumulatoren versehenen Betriebswagen sind inzwischen fertiggestellt worden.

In der am 17. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Jahresabschluss für 1893 genehmigt und die Dividende auf 12,5 % festgesetzt.

Aus Belgien.

Betriebseröffnungen.

1. Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat am 3. Oktober 1893 die Linie Andenne-Sorée (14,04 km) eröffnet. Diese Linie wurde durch Königlichen Erlass vom 31. August 1891 konzessionirt, hat 1 m Spurweite und schliest in Andenne (Station der Nordbahnlinie Namur-Lüttich) an die Nebenbahnlinien Andenne-Eghezée und Samson-Adenne an. Zu dem auf 864 000 Frcs. festgesetzten Anlagekapital trugen der Staat 216 000 Frcs. (25 %), die Provinz 288 000 Frcs. (33,3 %), die Gemeinden 340 000 Frcs. (39,4 %) und Privatpersonen 20 000 Frcs. (2,3 %) bei.

2. Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat ferner am 15. Oktober 1893 die Linie Namur-Spy Onoz (15,2 km) dem Betriebe übergeben. Diese Linie wurde durch Königlichen Erlass vom 3. Mai 1892 konzessionirt, hat die Vollspur von 1,435 m und schliesst in Namur an die Staatsbahn und Nordbahn, in Spy Onoz an die Staatsbahnlinie Tamines-Gembloux an; die gleichfalls von Namur ausgehende Nebenbahn Namur-Malonne hat dagegen die Schmalspur von 1 m. Zu dem auf 800 000 Frcs. festgesetzten Anlagekapital trugen der Staat 200 000 Frcs. (25 %), die Provinz 265 000 Frcs. (33,1 %), die Gemeinden 323 000 Frcs. (40,4 %) und Privatpersonen 12 000 Frcs. (1,5 %) bei.

3. Im Anschluss an die Linie Glons-Canne der Nationalen Nebenbahngesellschaft ist am 14. Januar d. J. die Niederländische Anschlussstrecke Canne-Mastricht dem Betriebe übergeben worden.

4. Die Nationale Nebenbahngesellschaft hat die Eröffnung der Linie Montigny le Tilleul-Thuillies (11,3 km) für Ende dieses Jahres in Aussicht genommen.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Diese Gesellschaft hat beschlossen, ausser auf der Linie Brüssel-Petite Espinette auch auf den Vorortlinien von Charleroi den elektrischen Betrieb einzuführen.

Die Regierung hat die Genehmigung zum Bau der Nebenbahn von Boussu nach der Französischen Grenze in der Richtung auf Bavay nebst Zweigbahn nach der Station Dour (10,6 km) ertheilt.

Ferner ist die Gesellschaft ermächtigt worden, im Anschluss an die Linie Namur-Malonne-Saint Gérard eine Zweigbahn von Namur nach Wepion (6,8 km) zu bauen.

Zu den Anlagekosten der in Aussicht genommenen Linie Lüttich-Barchon (16 km) hat sich der Gemeinderath von Lüttich 225 000 Frcs. beizutragen entschlossen, so dass auch deren Verwirklichung baldigst zu erwarten ist.

Eisenbahn Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt.

In Belgien sind verschiedene Eisenbahnen von Gesellschaften gebaut worden, welche die Konzession zum Betriebe nicht erhalten haben und zur Verzinsung des von ihnen aufgebrachten Anlagekapitals von der Staatsbahn oder den Privatbahngesellschaften, welche den Betrieb führen, 50 % der Betriebseinnahmen erhalten. Aus dieser Sachlage entstand die Streitfrage, ob die Eigenthumsgesellschaften berechtigt sind, beim Betriebe mitzuwirken und von den betriebführenden Gesellschaften die Ergreifung von Maassnahmen zu verlangen, die geeignet sind, die Einnahmen zu vermehren.

Im vorliegenden Falle handelt es sich, wie wir einer Darlegung des „Moniteur des chemins de fer" entnehmen, um eine Klage zwischen der Eisenbahngesellschaft Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt einerseits und der Grossen Centralbahn sowie der Staatsbahn andererseits. Die Eisenbahngesellschaft Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt, welche u. a. Anspruch auf 50 % der Betriebseinnahmen der von der Grossen Centralbahn betriebenen Linie Landen-Hasselt hat, verlangte, dass auf diese Linie gewisse vortheilhafte Vereinbarungen, die zwischen der Staatsbahn und der Grossen Centralbahn getroffen sind, angewendet werden, zumal der Staat bei Ertheilung der Konzession für die Linie Landen-Hasselt versprochen hat, diese als „meistbegünstigste" zu behandeln. Da die Grosse Centralbahn sich weigerte, diese Abmachungen auf die Linie Landen-Hasselt anzuwenden, weil dadurch Nachtheile für die übrigen von ihr betriebenen Linien zu befürchten sind, so klagte die Eisenbahngesellschaft Landen-Hasselt gegen die Centralbahn auf eine Entschädigung von 2 Millionen Francs. Der Brüsseler Gerichtshof entschied zu Gunsten der Gesellschaft Landen-Hasselt, falls sie den Nachweis führen könne, dass die fraglichen Abmachungen für die Linie Landen-Hasselt vortheilhaft sind; der Gerichtshof folgerte auch aus dem Anspruch auf einen Theil der Betriebseinnahmen und aus dem Interesse an deren Erhöhung das Recht der Eigenthumsgesellschaft, beim Betriebe mitzuwirken. Auf Berufung der Grossen Centralbahn und der Staatsbahn hat das Berufungsgericht das erste Erkenntniss umgestossen und erklärt, dass die Grundsätze des für die Eisenbahnkonzessionen maassgebenden öffentlichen Rechtes der wirksamen Erwerbung eines Rechtes auf Mitwirkung beim Betriebe einer Eisenbahn entgegenstehen; dieses Recht kann nur von einer ausdrücklichen Konzession hergeleitet werden und die Bestimmungen einer bestehenden Konzession dürften nicht ausgedehnt werden. Der Konzessionsvertrag ebenso wie die zwischen der Staatsbahn, der Grossen Centralbahn und der Gesellschaft Landen-Hasselt getroffenen Vereinbarungen enthalten nicht die Anerkennung eines Mitwirkungsrechtes der Eisenbahngesellschaft und demzufolge könne diese keine Klage gegen die Grosse Centralbahn und die Staatsbahn anstrengen, so vortheilhaft auch die Anwendung der fraglichen Abmachungen für die Linie Landen-Hasselt sein mag.

Da die Verträge zwischen dem Staat und den übrigen Gesellschaften, welche Bahnen gegen Ueberlassung eines Antheils an der Einnahme gebaut haben, dem zwischen dem Staate und der Gesellschaft Landen-Hasselt geschlossenen Vertrage genau nachgebildet sind, so gewinnt dieses Erkenntniss eine hohe Bedeutung, wenn es nicht etwa noch durch das höchste Gericht abgeändert wird.

Welkenraedt-Eisenbahn.

Die Eisenbahngesellschaft für den Preussisch-Belgischen Anschluss bei Welkenraedt, der gegen Ueberlassung eines Theils der Betriebseinnahmen von der Staatsbahn betrieben wird, hat in einer am 22. Januar d. J. abgehaltenen Hauptversammlung einstimmig beschlossen, sowohl bezüglich der rückständigen Tilgungen, als auch hinsichtlich der später zu tilgenden Schuldverschreibungen bis zur Höhe der verfügbaren Mittel die Tilgung durch Ankauf unter dem Nennwerth auszuführen, so lange die Mittel der Gesellschaft nicht hinreichen, um diese Rückzahlung durch Ausloosung zum Nennwerthe auszuführen. Sobald es aber die Mittel der Gesellschaft gestatten, ist die Ausloosung zum Nennwerth wieder aufzunehmen; auch darf bis dahin kein Gewinn an die Antheilhaber vertheilt werden.

Einwirkung der Nebenbahnen auf den Staatsbahnbetrieb.

Im Departement der Staatsbahnen ist unter Vorsitz von Ramaeckers, Generalsekretär des Departements, ein besonderer Ausschuss zur Prüfung der Frage eingesetzt, in welcher Weise die Nebenbahnen für den Betrieb des Staatsbahnnetzes von Interesse sind.

Strassenbahnen in Lüttich.

Am 27. Januar d. J. hat in Lüttich die Verdingung des Baues und Betriebes für zwei neue Strassenbahnlinien vom Bahnhof les Guillemins einerseits nach der Station Vivegnis, andererseits nach dem Schlachthause stattgefunden.

Brüsseler Untergrundbahn.

Der Brüsseler Gemeinderath hat in der Sitzung vom 29. Januar d. J. den vom Ingenieur Gillon in Lüttich vorgeschlagenen Entwurf für eine unterirdische Drahtseilbahn zwischen der Ober- und Unterstadt in Brüssel, der übrigens von der Gemeindeverwaltung bereits 1885 schon einmal genehmigt wurde, endgültig angenommen. Das gesellschaftliche und Verkehrsleben Brüssels spielt sich auf drei Stockwerken ab; in der Unterstadt liegen das Stadthaus, die Börse, die meisten Theater, die grossen Geschäfte und fast alle Bahnhöfe. Auf der Mittelstufe befinden sich die Ministerien, die Banken, die Museen, der Justizpalast, der Thiergarten und ein Theater; in der Oberstadt endlich liegen die Gesandtschaften, der Luxemburger Bahnhof, die Kasernen, ein Theater, das Gehölz, die Rennbahnen usw. Unter solchen Umständen liegt für Brüssel ein dringendes Bedürfniss für eine schnelle und billige Verbindung zwischen der Ober- und Unterstadt vor. Die Bevölkerung Brüssels und seiner Vorstädte beläuft sich auf 500 000 Seelen, von denen wenigstens 80 000 auf die Oberstadt entfallen; hierzu kommen noch 30 000 Fremde, die sich des Vergnügens wegen oder Geschäfts halber in Brüssel aufhalten und deren Anzahl im wesentlichen gleich bleibt. Unter Zugrundelegung der Ergebnisse, die auf der Seilbahn von Lyon nach seinem Vororte la Croix Rousse erzielt sind, kommt

Gillon zu dem Schlusse, dass täglich wenigstens 20000, unter Umständen sogar 40000 Personen zu befördern sind. Der Verkehr würde in den Morgen- und Abendstunden gering sein, sich dagegen in der Zeit von 12 Uhr Mittags bis 6 Uhr Nachmittags ausserordentlich drängen und eine stündliche Beförderung von 1200 Personen erfordern. Einen solchen Verkehr könne eine oberirdische Bahn nicht bewältigen; diese müsste auch auf polizeiliche Anordnung bei öffentlichen Festen, Gas- und Wasserleitungsbauten den Verkehr einschränken oder ganz einstellen, so dass die Leistungsfähigkeit viel zu wünschen übrig lasse. Alle diese Uebelstände vermeide die Untergrundbahn; dem Einwand, dass der Tunnel im unteren Theil durch wasserdurchlassenden Sand geführt werden müsse, hält er entgegen, dass eine solche Aufgabe der heutigen Technik keine Schwierigkeiten mehr bereite.

Ein neuer Orient-Schnellzug über Belgien.

Nach Mittheilung des „Moniteur des chemins de fer" hat die Belgische Staatsbahn mit den betheiligten Staatsbahnen ein Abkommen getroffen, um in kurzem einen Orient-Schnellzug von London über Ostende, Lüttich, Köln, Bayern und Oesterreich nach den Balkanländern einzuführen. Im Anschluss daran gedenke man Unterhandlungen über Verlegung des Einschiffungshafens der Indischen Post von Brindisi nach Salonik anzuknüpfen.

Eisenbahn Brüssel-Lille-Calais.

Auf dem Belgischen Staatsbahnnetz besteht der Grundsatz, dass der Tarif zwischen zwei, durch verschiedene Linien verbundenen Orten auf Grundlage der Kilometerzahl der kürzesten Linie berechnet wird, während es dem Reisenden freisteht, diejenige Linie zu wählen, die ihm bezüglich der Schnelligkeit, der Anschlüsse usw. die meisten Vortheile bietet; das Aufkommen aus solchem Verkehr wird, gleichgültig, welche Linie der Reisende thatsächlich benutzt hat, der kürzesten Linie zugetheilt. Infolge dieses Grundsatzes wurde 1881 der Tarif für den Verkehr zwischen Brüssel und Lille nach der Kilometerzahl der kürzeren, über Denderleeuw, Audenarde, Courtrai und Mouscron führenden Linie berechnet, während der Verkehr thatsächlich den Weg von Brüssel über Hal, Ath, Tournai und Blandain nach Lille einschlug, weil diese Linie, wenn auch länger, doch durch Schnellzüge Vortheil bot. Da aber von dieser letzteren Linie die Strecken Hal-Ath und Tournai-Französische Grenze der Eisenbahngesellschaft Brüssel-Lille-Calais gehören und von der Staatsbahn nur gegen einen Antheil an der Betriebseinnahme betrieben werden, so verlangte die Gesellschaft, dass das Aufkommen aus dem Verkehr Brüssel-Lille der thatsächlich benutzten und nicht der tarifbildenden kürzesten Linie gutgebracht werde, und erhob im Jahre 1892, da die Staatsbahn diesem Verlangen nicht stattgab, im Klagewege eine Entschädigungsforderung von 800000 Francs (für jedes Jahr seit 1881 = 80000 Frcs.). Da die Staatsbahn in erster Instanz verurtheilt wurde, ergriff sie, um im Falle der Bestätigung des Urtheils durch das Berufungsgericht für die Zukunft gedeckt zu sein, die geeigneten Maassnahmen, um den Verkehr ausschliesslich ihren eigenen Linien zuzuwenden; vom 15. Februar d. J. ab wurden demnach die Schnellzüge nicht mehr über Tournai, sondern über Courtrai geleitet so dass der Gesellschaft für die Zukunft jeder Anspruch entzogen ist. Da auf diese Weise aber auch der Binnenverkehr der Gesellschaft leidet, ist eine Vereinbarung zwischen den Parteien zustande gekommen, auf Grund deren die Gesellschaft die Klage zurücknimmt, die Staatsbahn aber den Verkehr zwischen Brüssel und Lille wieder über die Linie Hal-Ath-Tournai-Blandain leitet, während der Grundsatz der kürzesten Entfernung von der Gesellschaft anerkannt wird.

Aus Frankreich.

Die ersten öffentlichen Versuche mit der Heilmann'schen Lokomotive.

Ueber die erste öffentliche Probefahrt der Lokomotive, über welche in Nr. 14 S. 128 d. Ztg. eine kurze Mittheilung gebracht wurde, findet sich in der Nr. 7 und 9 der „Schweizer. Bauzeitung" ein Bericht von einem Augenzeugen, dessen wesentlicher Inhalt im folgenden wiedergegeben ist. Wegen der näheren Einzelheiten muss der demnächst erscheinende amtliche Bericht der Westbahn abgewartet werden. Die Versuche fanden am 10. und 11. Februar d. J. – nicht am 9. und 10., wie nach den damals vorliegenden Mittheilungen angenommen werden musste — zwischen le Hâvre und Beuzeville statt. Den Versuchen wohnten bei die Mitglieder des Verwaltungsraths der Französischen Westbahn, die technischen Oberbeamten dieser und anderer Französischer Bahnen, verschiedene Staatsingenieure und eine Anzahl fremder Fachleute, darunter der Berichterstatter der „Schweizerischen Bauzeitung", Max Lyon. Die Beamten der Westbahngesellschaft haben in einem unmittelbar hinter der Lokomotive befindlichen Sonderwagen genaue Messungen vorgenommen. Längenprofil und Krümmungsverhältnisse der Versuchsstrecke sind in der beigefügten Skizze angegeben, durch die einige frühere Angaben richtiggestellt werden.

Es ist früher (Nr. 80 S. 759 und Nr. 81 S. 765 Jahrg. 1893) eingehend ausgeführt, dass die Lokomotive aus 2 Fahrzeugen besteht, deren jedes für sich gleichsam als Lokomotive angesehen werden kann. Das vordere trägt den Kessel, das hintere eine Verbunddampfmaschine und die Dynamos, von denen der Strom in die Elektromotoren geschickt wird, welche mit den Achsen verbunden sind. Jedes Fahrzeug hat 8 Treibachsen, die in je zwei vierachsige Drehgestelle zusammengefasst sind. Die Achsen können nach Belieben auch als einfache Laufachsen benutzt werden. Zur Zeit des Versuchs wurden nur 7 Räderpaare treibend benutzt. Der Raddurchmesser beträgt 1,20 m. Die mittelst des Voltmeters und Ampèremeters angestellten Messungen haben ergeben, dass die grösste Kraft, welche man entwickeln kann, 652 Pferde beträgt, unter Aufwendung von 735 Watt für die Pferdekraft. Das Gesammtgewicht der leeren Maschine beträgt 80 t, der vollbelasteten Maschine 118 t; zur Zeit des Versuchs betrug das Gewicht 105 t, rund 13 t auf die Achse, was einem Adhäsionsgewicht von 92 t entspricht, da eine Achse ausgeschaltet war. Dieses Adhäsionsgewicht ist für die entwickelte Zugkraft mehr als ausreichend. Zur Zeit des Versuchs konnte diese gleich $^1/_{6,5}$ bis $^1/_7$ des Adhäsionsgewichts gerechnet werden. Die gesammte Last, welche der Zug fortzubewegen hatte, betrug 72 t; tagsvorher waren Versuche mit 95 t angestellt worden. Wie aus dem beigefügten Längenprofil der Bahn hervorgeht, beträgt die grösste Bahnneigung 8 ‰ = 1:125; in dieser auf 10967,9 m durchlaufenden Strecke findet sich eine kurze Krümmung von 300 m; sonst sind die Krümmungen sehr flach. Die auf der Hin- und Rückfahrt erreichten Fahrgeschwindigkeiten sind in der beigefügten Skizze durch 2 Linienzüge angegeben. Die volle Linie bezieht sich auf die Bergfahrt, die gestrichelte auf die Thalfahrt.

Bei der Thalfahrt, von Beuzeville nach le Hâvre, wurde eine mittlere Stundengeschwindigkeit von 60 km erreicht, während die Höchstgeschwindigkeit 97 km betrug. Diese wurde am Fuss der langen Rampe, in der die Geschwindigkeit eine allmähliche Steigerung erfuhr, erreicht. Der Erbauer der Maschine versicherte, dass man bereits 120 km erreicht hat und dass man es nur der besseren Ueberwachung wegen bei 97 km

hat bewenden lassen. Bei dem Aufstieg — le Hâvre-Beuzeville — betrug die durchschnittliche Stundengeschwindigkeit 53,5 km; auf der langen Rampe ging sie indessen nicht über 45 km hinaus. Der Berichterstatter bezeichnet dieses letztere Ergebniss im Vergleich mit den modernen Eilzugmaschinen als wenig zufriedenstellend; dabei ist aber nicht zu vergessen, dass die letzteren bereits einen sehr hohen Grad von Vollkommenheit erreicht haben, während sich die elektrische Lokomotive noch in der Kindheit befindet. Man kann aber dieser Leistung die Bewunderung nicht versagen. Die praktische Verwendbarkeit ist jedenfalls erwiesen; die Bemühungen der Konstrukteure werden nur darauf gerichtet sein müssen, das todte Gewicht zu vermindern, um die Zugkraft mehr mit dem Adhäsionsgewicht in Einklang zu bringen. Hiermit würde die Lokomotive auch billiger werden. Der Preis der ersten Lokomotive ist sehr hoch gewesen, wobei zu berücksichtigen bleibt, dass die daran gemachten Studien sehr viel Geld gekostet haben. Die mit der Ausbeutung der Heilmann'schen Patente befasste Gesellschaft versichert, dass der spätere Preis der Maschinen in Frankreich 120 000 ℳ nicht übersteigen wird.*)

Wenn die Frage der Gewichtsverminderung gelöst sein wird, wird die elektrische Lokomotive mit der gewöhnlichen Lokomotive den Wettkampf aufnehmen können, und man wird aus der neuen Betriebsweise den vollen Nutzen ziehen können, der sich daraus für die Bahnunterhaltung ergibt; die schädlichen Bewegungen, die man als Schlingern, Wanken und Wogen bezeichnet, fallen vollständig fort. Auch wird man noch auf eine Verminderung des Lokomotivpersonals Bedacht nehmen müssen; gegenwärtig scheinen 4 Personen nöthig zu sein, während man bei der Dampflokomotive nur 2 Personen nöthig hat. Auch erfolgt das Anfahren bei der Heilmann'schen Lokomotive noch zu langsam.

Die Konstrukteure haben versichert, dass der Kohlenverbrauch nur 7 kg auf das Zugkilometer betragen hat, während die Lokomotiven der Westbahn, um dieselbe Arbeit zu leisten, 12 kg brauchen. Der Berichterstatter meint aber, dass die durchlaufene Wegestrecke doch wohl zu gering sei, um über den Kohlenverbrauch auch nur annähernd sichere Schlüsse zu ziehen. Immerhin scheint trotz der stattfindenden Umsetzung der Energie eine Ersparniss denkbar, da nicht so zahlreiche Organe zu bewegen sind, wie bei der gewöhnlichen Lokomotive, was stets eine Ersparniss an Energie bedeutet.

*) Beiläufig möge darauf hingewiesen werden, dass es dem Erfinder sehr schwer geworden ist, in Deutschland ein Patent zu erlangen. Auch Bessemer hat s. Zt. bekanntlich auf seine neue Art der Stahlbereitung ein Patent nicht erlangt. Was eine „Erfindung" ist, darüber werden sich die Gelehrten wohl nie einig werden. In Deutschland werden aber nur „Erfindungen" patentirt.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Baurath Berendt, Mitglied des Betriebsamts in Essen, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Gütertarif, Heft 1. Die Frachtsätze des Ausnametarifs 7 für die Beförderung von Talkstein zwischen den nachgenannten Stationen sind, wie folgt, richtig zu stellen:

Zwischen und		Riesa	Sebnitz	Zittau
		Pfennig für 100 kg		
Kalwang	A	183	155	150
	B	2	2	2
Lietzen	A	177	147	143
	B	2	2	2
Mautern	A	185	156	150
	B	2	2	2

Die Frachtsätze für Zittau treten am 20. März, die für Riesa und Sebnitz dagegen am 1. Mai d. J. in Kraft.

Dresden, am 17. März 1894. (621)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Berichtigung eines Druckfehlers. Im Tariftheil II vom 1. Januar 1894 hat der auf Seite 350 für die Relation Modran-Mori angeführte Frachtsatz der Abtheilung c des Ausnametarifes Nr. 7 statt 302 Heller richtig **402** Heller zu lauten.

Wien, am 16. März 1894. (622)

Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung auf der eingeleisigen, normalspurigen Nebeneisenbahn Pirna-Grosscotta. Am 21. d. Mts. wird die eingeleisige, normalspurige, 8,9 km lange Bahnstrecke Pirna-Grosscotta dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, sowie der für den Betrieb der Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements. Die neue Linie enthält ausser dem Anschlussbahnhofe Pirna die für den vollen Verkehr eingerichtete Haltestelle Grosscotta und die Haltestellen Zehista und Dohma, welche dem Personen- und beschränkten Güterverkehre dienen sollen.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den Verkehrsstellen ausgehängt werden. Für die Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren gelten die normalen Frachtsätze. Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen sind in dem bei allen Stationen zu erlangenden Nachtrage XVI zum Kilometerzeiger der Sächsischen Staatseisenbahnen enthalten.

Dresden, am 17. März 1894. (623)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft. Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass wegen grosser Schneeverwehungen der Gesammtverkehr auf unseren Linien: Böhm. Leipa-Georgswalde-Ebersbach, Böhm. Kamnitz-Warnsdorf, Rumburg-Nixdorf, Röhrsdorf-Zwickau und Böhm. Kamnitz-Steinschönau am 17. März l. J. bis auf weiteres eingestellt werden musste.

Prag, am 17. März 1894. (624)

Die Direktion.

K. K. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft. Der wegen Schneestürmen eingestellt gewesene Gesammtverkehr auf unseren Linien: B. Leipa-Georgswalde-Ebersbach, B. Kamnitz-Warnsdorf, B. Kamnitz-Steinschönau und Röhrsdorf-Zwickau ist am 18. März in der 18. Stunde und auf der Linie Rumburg-Nixdorf am 19. März in der 12. Stunde unbeschränkt wieder aufgenommen worden.

Prag, am 18. März 1894. (625)

Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr Theil II vom 1. Januar 1893 gelangt am 20. März 1894 der III. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält u. a. ermässigte Frachtsätze für gewisse Düngemittel und für Kalk (auch Dolomit, Gyps, Kreide), gebrannt oder gemahlen und für Kalkschlamm, sämmtlich zu Düngezwecken. Gratis.

Strassburg, den 13. März 1894. (626)

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 13. Januar 1894, betreffend die Aufhebung des Ausnametarifs für Futtermittel im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen untereinander etc., wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der Ausnametarif bezüglich der Futtermittel allgemein am 1. Juli 1894 ausser Kraft tritt.

Von dem gleichen Tage ab wird auch die ausserordentliche Frachtermässigung von 25 % für Streu- und Futtermittelsendungen nach den Nothstandsbezirken 1 bis 7 der Tarifausgabe vom 10. September 1893, nach der Grossherzoglich Hessischen Provinz Oberhessen sowie nach den Reichslanden Elsass und Lothringen nicht mehr gewährt. Der Ausnametarif bleibt somit vom 1. Juli 1894 ab nur noch für die unter 1 desselben aufgeführten Artikel (Torfstreu und Torfmull, Streutorf und Holzsägespäne sowie Heidekraut) bis zu dem ursprünglich festgesetzten Geltungstermin (1. September 1894) bestehen.

Berlin, den 10. März 1894. (627)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 20. d. Mts. tritt ein Ausnametarif für gewisse Düngemittel in Kraft, über welchen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Meiningen, den 14. März 1894. (628)

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Getreideverkehr von Russland. Ueber Mlawa-Illowo. Die Frachtsätze von Station Floreschti der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser, enthalten in dem am 8. Januar 1894 eingeführten Nachtrag I zum **obenbezeichneten Getreide-Exporttarif,**

treten vom 18. März cr. ab mit der Abänderung in Kraft, dass dieselben sich um je 10 Kopeken erhöhen.

Da auf der Strecke Floreschti-Bjelzy vorläufig nur temporärer Güterverkehr eröffnet ist und derselbe zu jeder Zeit zeitweise wieder eingestellt werden kann, wird eine Verantwortlichkeit für die rechtzeitige Lieferung der auf Station Floreschti aufgelieferten Sendungen nicht übernommen.

Danzig, den 16. März 1894. (629J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft.

Vom 1. April d. J. ab werden auf der Haltestelle Zembowitz auch Leichen und lebende Thiere abgefertigt.

Breslau, den 13. März 1894. (630)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu Theil II, Heft 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischen Verbands-Gütertarifes vom 1 März 1892 wird am 1. April l. J. der Nachtrag III ausgegeben.

München, den 15. März 1894. (631)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Am 1. April 1894 kommt für die Beförderung von Expressgut zwischen den Stationen der Main-Neckarbahn einer- und den Stationen der Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim anderseits ein neuer Tarif zur Einführung, wodurch der bisherige vom 10. Dezember 1888 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Näheres bei den Güterabfertigungen, durch welche der Tarif kostenfrei bezogen werden kann.

Darmstadt, den 12. März 1894. (632)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Berlin-Sächsischer Verbandsverkehr. Die im Nachtrage I zum Gütertarife enthaltenen neuen Vorschriften für die Benutzung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle am Bahnhof Alexanderplatz sind — jedoch mit Ausnahme der Bestimmungen in § 1 Ziffer 4 und 5 und in § 6 Ziffer 5 und 6, deren Wirksamkeit erst am 1. April 1894 beginnt — am 15. März d. J. in Kraft getreten.

Dresden, den 16. März 1894. (633)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Direkter Güterverkehr Oldenburg-Oberhessen. Vom 20. d. Mts. ab und bis zur Aufhebung des Ausnahmetarifs für Streu- und Futtermittel findet eine direkte Abfertigung von Torfstreu in Wagenladungen zwischen den diesseitigen Stationen Augustfehn, Hude, Oldenburg, Rastede, Vechta und Zwischenahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits statt.

Oldenburg, den 15. März 1894. (634B)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1, 2, 3, Theil III, Heft 1, 2 u. 3. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 25 für Schafwolle gelten vom 1. April l. J. ab in beiden Verkehrsrichtungen.

Breslau, den 15. März 1894. (635)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch - Elsass - Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes für den Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Die Bestimmungen, betreffend die Abfertigung von Sendungen nach und von den Grenzpunkten bei Altmünsterol, Amanweiler, Deutsch-Avricourt, Chambrey, Fentsch und Novéant auf Seite 13 des Nachtrages I vom 1. März 1894 zu dem Tarife vom 1. August 1891 treten erst am 1. Mai d. J. in Kraft. Bis dahin gelten die auf Seite 13 des Haupttarifes enthaltenen Bestimmungen.

Ferner ist in der Anmerkung auf Seite 3 dieses Nachtrages unter den auf Luxemburgischen Gebiete gelegenen Stationen Oettingen-Rümelingen nachzutragen.

München, den 12. März 1894. (636)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Schweizerischer Verkehr. Am 1. d. Mts. ist zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Anhange zum Heft I des Tarifs für den Niederländisch-Schweizerischen Verkehr vom 1. März 1888 der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält:

I. Einführung neuer Bestimmungen betreffend das Reglement und
II. Aenderungen des Anhanges.

Köln, den 17. März 1894. (637)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Westdeutscher Verbands-Gütertarif. Am 1. April d. J. tritt zum Heft 1 der Nachtrag 8 in Kraft, enthaltend Aufnahme von Stationen des Direktionsbezirks Hannover, der Badischen Staatsbahn, der Bregthalbahn und der Reichseisenbahnen, Aenderungen für verschiedene Reichsbahnstationen, für Blumenthal, Farge, Rönnebeck im Sp.-T. für bestimmte Stückgüter, sowie Aenderungen im Ausnahmetarif 3 (Eisen und Stahl).

Der Nachtrag ist voraussichtlich vom 29. d. Mts. ab auf den Verbandsstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Hannover, den 16. März 1894. (638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 2 A zwischen Eisenstein B. St. B. und Langenberg a. Elster tritt mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. März 1894. (639)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 25. d. Mts. kommen für Cementtransporte zwischen Mannheim (Badische Bahn und Hessische Ludwigsbahn), sowie Mannheim Neckarvorstadt einerseits und Budenheim sowie Ingelheim andererseits ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen sowie unser Tarifbüreau.

Mainz, den 17. März 1894. (640)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Wirksamkeit vom 15. März l. J. kommen im Pfälzisch-Bayerischen Güterverkehre für folgende Düngemittel: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub, soweit Verkehrsleitung über Aschaffenburg stattfindet, ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung. Näheren Aufschluss ertheilen auf Verlangen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 15. März 1894. (641)
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Die mit unserer Bekanntmachung vom 7. v. Mts. angekündigte Eröffnung der Theilstrecke Zürich-Stadelhofen-Rapperswil der rechtsufrigen Zürichseebahn und Einstellung der Güterbeförderung mittelst der Zürichsee-Dampfboote hat am 15 März l.J. stattgefunden, infolge dessen die Gütertarife für den Verkehr Basel Badischer Bahnhof und Waldshut-Zürichseestationen hinfällig geworden sind. Die in Aussicht gestellten neuen Tarife für den Verkehr zwischen Basel Bad. Bahnhof und Waldshut einerseits. sowie den neu eröffneten Stationen der rechtsufrigen Zürichseebahn anderseits können eingetretener Hindernisse wegen noch nicht in Kraft treten, weshalb die betreffenden Sendungen bis auf weiteres auf den geeigneten Unterwegsstationen umkartirt werden.

Karlsruhe, den 16. März 1894. (642)
Generaldirektion.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Der in Theil II, Heft 5, erste Abtheilung, der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife (einschliesslich des 2 Nachtrages) enthaltene Ausnahmetarif Nr. 15 für die Beförderung gewisser Güter der allgemeinen Tarifklassen A und B

a) bei Aufgabe als Frachtstückgut,
b) bei Aufgabe in Wagenladungen von 5000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht,
c) bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht,

wird auf den 1. Juli 1894 ohne Ersatz aufgehoben. Es treten hierdurch Frachterhöhungen ein.

Karlsruhe, den 16. März 1894. (643)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass der vom 1. März 1894 ab gültige III. Nachtrag zu Theil I, Abth. A, der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife — neue reglementarische Bestimmungen enthaltend — nur im Verkehre zwischen Deutschland und der Schweiz Anwendung findet, während im Verkehre zwischen Luxemburg und der Schweiz, für welchen der genannte Theil I ebenfalls Gültigkeit hat, die vor dem 1. März d. J. in Kraft gewesenen Bestimmungen in Wirkung bleiben.

Karlsruhe, den 14. März 1894. (644)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Die Gültigkeitsdauer der veröffentlichten Frachtermässigung (Rückvergütung von $^1/_3$ der Fracht) für Sämereien, Futter-, Streu- und Düngemittel wird im Verkehr der Badischen Bahn mit den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn, der Bregthalbahn und der Zell-Todtnauer Bahn für Sämereien, Futter- und Düngemittel

bis 30. Juni l. J. und für Streumittel bis 1. September l. J. verlängert.

Karlsruhe, den 14. März 1894. (645)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaaten zwischen Basel Badischer Bahnhof transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz anderseits, vom 1. Mai 1891, ist mit Gültigkeit vom 1. April l. J der I. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Aenderungen sowie Ergänzungen des Haupttarifs und kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Ferner treten mit sofortiger Wirkung in den Vorbemerkungen zu den vom 1. Oktober 1890 beziehungsweise 1. November 1892 gültigen Gütertarifen für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof loco und transit einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweiz anderseits Aenderungen in Bezug auf die Anwendung des Schweizerischen Transportreglements beziehungsweise des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ein, worüber unser Gütertarifbüreau näheren Aufschluss ertheilt.

Karlsruhe, den 17. März 1894. (646)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Eisen und Stahl, wie im Spezialtarif II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifes unter Ziffer 1 und 7 aufgeführt, in Ladungen von 10000 kg von Neunkirchen (Saar) und Saarbrücken nach Wieblingen Lokalbahn treten am 25. März 1894 ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 14. März 1894. (647)
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Der am 1. April d. J. zur Einführung gelangende Tarifnachtrag VI enthält abgeänderte Vorschriften für die Benutzung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle sowie Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Mineralöl - Rückstände auf den Verkehr der Station Lauterburg, ferner mit Wirkung vom 1. Mai d. J. erhöhte Frachtsätze für Berlin-Central-Markthalle im Verkehr mit Konstanz und Petershausen i. Baden, sowie neue Frachtsätze für die Badische Station Weisenbach, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Gernsbach-Weisenbach. Die im Nachtrage ausserdem enthaltene Ergänzung zu § 63 der Verkehrsordnung ist von den Aufsichtsbehörden genehmigt Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, woselbst auch der Tarifnachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 18. März 1894. (648)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Berlin - Württembergischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. wird der Nachtrag VII zum Tarife eingeführt, welcher neben einigen bereits früher veröffentlichten und eingeführten Maassnahmen abgeänderte Vorschriften für die Benutzung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle, sowie eine von den Aufsichtsbehörden genehmigte Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 63 der Verkehrsordnung enthält. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, woselbst auch der Tarifnachtrag erhältlich ist.

Erfurt, den 18. März 1894. (649)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Halberstadt-Blankenburger Bahn einerseits und Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen andererseits ein Ausnahmetarif für die Beförderung nachstehender Düngemittel: Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub in Ladungen von 10000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze des fraglichen Ausnahmetarifs geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Magdeburg, den 17. März 1894. (650)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. An Stelle des Gütertarifs für den Binnenverkehr vom 1. Januar 1889 nebst sämmtlichen dazu herausgegebenen Nachträgen tritt am 1. April d. J. ein neuer Gütertarif in Kraft, welcher im wesentlichen die zur Zeit bestehenden, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten Bestimmungen etc. enthält.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Tarifs käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 16. März 1894. (651)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Lokalgüterverkehr für den Direktionsbezirk Frankfurt a. M. Mit Gültigkeit vom 20. März d J. wird für rohe Basaltsteine des Spezialtarifs III von Heckholzhausen nach Oberlahnstein (Hafen) zur Verschiffung nach Holland ein Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,26 ℳ für 100 kg unter Anwendung der Kontrolvorschriften für Ausfuhrgüter über Binnenstationen (vergl. Theil I B § 14 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs) eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a. M., den 19. März 1894.
Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt a. M.,
zugleich namens der Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft. (652)

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. werden zu den Gütertarifheften Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 die Nachträge V, sowie zum Tarifheft Nr. 5 der Nachtrag VII und zum Tarifheft Nr. 6 der Nachtrag IX eingeführt. Dieselben enthalten, neben verschiedenen schon vorher veröffentlichten und eingeführten Tarifmaassnahmen, mehrfache Aenderungen der seitherigen Entfernungen und Frachtsätze, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Alt- und Neu-Döbern, Halbe, Königs-Wusterhausen, Lübben, Lübbenau, Vetschau, Tambach, Altenbach und Weisenbach (bezüglich der letzteren Station gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Badischen Strecke Gernsbach-Weisenbach) und Ausdehnung des Ausnahmetarifs 4 für Düngemittel etc. auf den Verkehr der Stationen der Saal-Eisenbahn. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 18. März 1894. (653)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Badischer Güterverkehr. Aufhebung von Tarifen. Am 30. April 1894 treten ausser Wirksamkeit:

a) der Tarif, Theil III, 3. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1891, sammt den Nachträgen I, II und III;
b) der Tarif, Theil III, 4. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, gültig vom 1. Januar 1891, sammt Nachtrag I;
c) der Tarif, Theil III, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, gültig vom 1. September 1886;
d) der Tarif, Theil III, 4. Heft des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, gültig vom 10. Oktober 1888, sammt Nachtrag I.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 16. März 1894. (654)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Einführung eines Anhanges zum Theile II, Tarifheft 4, Kursdifferenzen enthaltend.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 gelangt ein Anhang zum Gütertarife, Theil II, Heft 4 des obenbezeichneten Verbandverkehres zur Einführung.

Derselbe enthält Kursdifferenzen, welche von den betreffenden Frachtsätzen bis auf weiteres in doppeltem Betrage in Abzug gebracht werden.

Abdrücke dieses Anhanges sind bei den betheiligten Endverwaltungen und Stationen zum Preise von 25 ₰ oder 30 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. März 1894. (655)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits. Neuer Tarif Theil I Abth. A. Am 1. April l. J. tritt ein neu umgearbeiteter Tarif Theil I Abtheilung A, enthaltend Reglementarische Bestimmungen für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr, in Kraft und wird der gleichnamige Theil I vom 1./I. 1893 aufgehoben.

Exemplare des neuen Theil I können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden

Wien, den 13. März 1894. (656)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterr. - Ungar. - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen. Mit Bezug auf die Kundmachungen in Nr. 15 dieser Zeitung vom 21. Februar 1894 (Nr. 425 und 427) wird bekanntgegeben, dass die Gültigkeitsdauer der Tarife, Theil IV, 1. und 2. Heft des

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, dann des Ausnahmetarifes Nr. XXII, enthalten im Tarife, Theil II, Heft Nr. 1 des Oesterr.-Ungar.-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. August 1886 und des Ausnahmetarifes Nr. 22, enthalten im Tarife, Theil II des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887 neuerlich u. zw. bis zum 30. April 1894 verlängert wird.

Wien, am 16. März 1894. (657)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Wien K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.	100 ₰
von Wien Donauuferbahnh. K.F.N.B. trs. von Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs.	101 „
von Korneuburg	93 „
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.	95 ₰
von Wien Donauuferbahnh. K.F.N.B. trs. von Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs.	96 „
von Korneuburg	88 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.	147 ₰
von Wien Donauuferbahnh. K.F.N.B. trs. von Wien Kaibahnhof K. K. St. B. trs.	148 „
von Korneuburg	140 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Von den angeführten Frachtsätzen sind die im Anhange zum Elbeumschlags-Tarife für Oesterreich vom 1. Februar 1894. für den Sp.-T. III enthaltenen Kursabschläge in Abzug zu bringen.

Wien, am 14. März 1894. (658)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg a) im Kartirungswege, b) im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Belgrad nach Korneuburg (Schiff)	a) 180 Cts.
Von Korneuburg nach Laube	a) 184 Cts.
Von Korneuburg nach Laube	b) 110 Cts.

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive ad a) 12 Cts., ad b) 6 Cts. Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 15. März 1894. (659)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Blankensee - Woldegk - Strasburger Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt eine direkte Abfertigung von Personen und Reisegepäck, sowie von Hunden zwischen den Stationen der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn einerseits und mehreren Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin andererseits in Kraft. Näheres hierüber ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Wesenberg, den 16. März 1894. (660)

Der Vorstand
der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr vom 1. Januar 1893 tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab der Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen die z. Z. für den Binnenverkehr in Anwendung kommenden, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten besonderen Bestimmungen, soweit diese nicht durch die auf den Deutschen Eisenbahnen am 1. April d. J. in Kraft tretenden allgemeinen Bestimmungen ersetzt bezw. aufgehoben werden.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 16. März 1894. (661)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

6. Personen- und Güterverkehr.

Wiener Verbindungsbahn-K. K. Donau-Uferbahn. Einführung neuer Tarife für den Personen- und Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 gelangen zur Einführung:

A. Für den Personenverkehr: „Theil II, Tarif für die, den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien, nebst Bestimmungen und Gebührentabellen für den direkten Verkehr zwischen Stationen und Haltestellen der Wiener Verbindungsbahn und Stationen und Haltestellen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen."

B. Für den Güterverkehr: „Theil II, Gebührentarif für die, den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen vermittelnden Eisenbahnlinien."

Sämmtliche Gebühren sind in Kronenwährung ausgedrückt.

Hierdurch werden mit gleichem Datum ausser Wirksamkeit gesetzt:

a) der Gebührentarif der Wiener Verbindungsbahn, gültig vom 1. November 1879, sammt Nachtrag I—X;
b) der Gebührentarif (Theil II) der K. K. Donau-Uferbahn, gültig vom 1. Januar 1887, sammt den Nachträgen I—III;
c) der Abschnitt D des Lokal-Gütertarifes der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, Theil I, Heft I (Januar-Ausgabe 1894);
d) der, in Kundmachungsform herausgegebene, vom 15. Mai 1883 gültige Ueberführtarif für den Verkehr von Eil- und Frachtgütern zwischen Wien - Aspangbahnhof und Stationen der westlichen Staatsbahnen, via Klein-Schwechat-Penzing;
e) die Bestimmungen und Frachtsätze für die Ueberführung der Güter zwischen dem „Lagerhause und dem Freilager am Schüttl" einerseits und den Wiener Bahnhöfen andererseits vom 19. Juli 1890.

Exemplare der neuen Tarife sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, am 13. März 1894. (662)

Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
im eigenen Namen und im Namen der
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
K. K. priv. Eisenbahn Wien-Aspang,
Wiener Verbindungsbahn.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 216 —

Nr. 24. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 24. März 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 21. März 1894.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 31. d. Mts.

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Der Deutsch-Russische Handels- und Schifffahrtsvertrag.

Den am 1. Februar 1892 ins Leben getretenen Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträgen[1]), welche eine bedeutungsvolle Wendung im Verkehrsleben Deutschlands darstellen und ein enges wirthschaftliches Band unter den betheiligten Staaten geknüpft haben, sind inzwischen weitere, auf gleichartigen Grundlagen beruhende Handelsverträge des Deutschen Reiches mit Serbien, Rumänien und Spanien[2]) gefolgt. Während Verhandlungen in ähnlicher Richtung mit Frankreich[3]) bei den dort herrschenden hoch-

[1]) Vergl. unsere Artikel in Nr. 2, 11 und 16 des Jahrgangs 1892 d. Ztg. Hier soll nur kurz daran erinnert werden, dass jene Verträge von Deutschland mit Oesterreich-Ungarn (d. d. 6. Dez. 1891, R.-Ges.-Bl. 1892 S. 3), Italien (d. d. 6. Dez. 1891, R.-Ges.-Bl. 1892 S. 97), Belgien (d. d. 6. Dez. 1891, R.-Ges.-Bl. 1892 S. 291) und der Schweiz (d. d. 10. Dez. 1891, R.-Ges.-Bl. 1892 S. 195) auf der Basis der Meistbegünstigung, unter Herabsetzung und Bindung der beiderseitigen Einfuhrzölle, auf 12 Jahre abgeschlossen worden und am 1. Februar 1892 ins Leben getreten sind, und dass ihnen ähnliche Verträge der fremden Staaten unter einander zur Seite stehen.

[2]) Die Handels- und Zollverträge mit Serbien (d. d. 21. Aug. 1892, R.-Ges.-Bl. 1893 S. 291) und mit Rumänien (d. d. 21. Okt. 1893, R.-Ges.-Bl. 1894 S. 1) sind am 1. Januar 1893 bezw. 1894 in Wirksamkeit getreten. Der am 8. Aug. 1893 abgeschlossene Handelsvertrag mit Spanien ist noch nicht ratifizirt; inzwischen ist ein auf gegenseitiger Meistbegünstigung beruhendes Zollprovisorium vereinbart. Auch diese Verträge sind bis Ende 1903 abgeschlossen. Die gleiche Dauer hat der Deutsch-Russische Vertrag.

[3]) Durch die im Art. 11 des Frankfurter Friedens vom 10. Mai 1871 zwischen Deutschland und Frankreich vereinbarte Meistbegünstigung kommen die Sätze des Französischen Minimaltarifs auch Deutschland zu Gute. Das Gleiche ist der Fall bezüglich der durch den Russisch-Französischen Handelsvertrag vom 5. Juni 1893 der Einfuhr nach Frankreich gemachten Zugeständnisse. Dieser Vertrag ist übrigens auf einjährige Kündigung abgeschlossen und hat Frankreich nicht

schutzzöllnerischen Neigungen aussichtslos gewesen wären, zeigte sich Russland — offenbar unter dem Drucke der den anderen Staaten von Deutschland gewährten Herabsetzung der Einfuhrzölle für Getreide — einem Tarifvertrag mit gegenseitiger Meistbegünstigung von vornherein nicht abgeneigt. Die bald nach Abschluss der Mitteleuropäischen Handels- und Zollverträge eingeleiteten Vorbesprechungen haben aber anfänglich zu keinem günstigen Ergebniss geführt. Vielmehr ist zwischen den beiden Nachbarstaaten ein heftiger Zollkrieg mit Differential- und Kampfzöllen entbrannt, welcher den Handelsinteressen beider Länder schwere Wunden geschlagen hat und auch auf die politischen Beziehungen nicht ohne Einfluss bleiben konnte. Dieser auf die Länge unhaltbare Zustand ist nach eingehenden und schwierigen Verhandlungen durch den am 10. Februar d. J. zwischen dem Deutschen Reich und Russland abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrag beseitigt, welcher nach Austausch der Ratifikationen am 20. März d. J. in Kraft getreten ist.

Der wesentliche Inhalt des Vertrages, bei dessen Berathung auf Deutscher Seite auch Vertreter der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels als „Beirath" mitwirkten, ist aus der Tagespresse bekannt. Hier sollen nur einige der wichtigsten Bestimmungen allgemeiner Art, sowie die das Eisenbahnwesen betreffenden Abmachungen hervorgehoben werden.

Der auf 10 Jahre (bis Ende 1903) abgeschlossene Vertrag gewährt den beiderseitigen Staatsangehörigen im Handels- und Gewerbebetrieb sowie in anderen persönlichen Beziehungen dieselben Rechte wie den Inländern und den Angehörigen des meistbegünstigten Landes. Das Gleiche im Allgemeinen gilt für Einfuhrzölle, innere und Ausfuhrabgaben, unter grundsätzlichem Ausschluss von Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten sowie von allen Durchfuhrabgaben. Die Höhe der beim Uebergang von dem einen Gebiet in das andere für die vornehmlichsten Handelsartikel zu entrichtenden Zölle ist in zweien dem Vertrage beigefügten Tarifen — A. bei der Einfuhr nach Russland, B. bei der Einfuhr nach Deutschland — festgesetzt. Das wichtigste der an Russland gemachten Zugeständnisse ist bekanntlich die Ermässigung der Getreidezölle auf die Sätze, wie sie für die Einfuhr nach Deutschland den übrigen in Betracht kommenden Staaten gegenüber bestehen. Die Gegenkonzessionen kommen vorzugsweise Deutschlands Industrie und Handel zu Gute, wobei namentlich die Gleichstellung der Zölle für den Landweg mit dem bisher bevorzugten Seeweg hervorzuheben, auch nicht ausser Acht zu lassen ist, dass infolge der Meistbegünstigungsklausel die von Russland der Einfuhr aus Frankreich zugestandenen Ermässigungen auch auf den Deutschen Export nach Russland Anwendung finden.

Mit Unrecht hat man daraus, dass — der Natur der Umstände und der beiderseitigen Produktionsverhältnisse entsprechend — die an Russland gemachten Zugeständnisse vorzugsweise der Landwirthschaft dieses Reiches zu Gute kommen, eine Benachtheiligung der Deutschen Landwirthschaft ableiten wollen. Wenn insbesondere unser Einfuhrzoll für Roggen aus Oesterreich-Ungarn, Rumänien und den überseeischen Ländern 3,50 ℳ für den Doppelcentner beträgt, so wäre die Aufrechthaltung des Differentialzolles von 5 ℳ oder gar des Kampfzolles von 7,5 ℳ an der Ostgrenze Deutschlands nur ein Schaden für Russland, aber kein Nutzen für unsere Landwirthschaft. Wie an sich klar ist und durch die Erfahrung bestätigt wird, erfolgt die Einfuhr des Getreides nach Deutschland zu dem billigeren Satze aus anderen Erzeugungsgebieten und an anderen Grenzen; die Preise aber regeln sich auf dem Weltmarkte. Thatsächlich sind nach Einführung des Kampfzolles gegen die Einfuhr aus Russland die Deutschen Getreidepreise fortwährend gesunken. Im übrigen kommen die durch den Vertrag für den Handel und die Industrie Deutschlands erzielten Vortheile indirekt auch unserer Landwirthschaft zu Gute. Auch sie kann nur gewinnen, wenn der Verkehr dadurch aufblüht, dass an unserer Ostgrenze friedliche Verkehrsbeziehungen geschaffen werden und an die Stelle der Willkür des einzelnen Staates, welche bisher in dem für alle Betheiligten unheilvollen fortwährenden Wechsel der autonomen Zollsätze und der Wirthschaftssysteme in jedem der beiden Reiche ihren Ausdruck gefunden und schliesslich zum Zollkriege geführt hat, nunmehr auf eine lange Reihe von Jahren hinaus vertragsmässig geregelte Zustände treten.[4])

Eine Reihe von Vertragsbestimmungen betrifft erleichternde Festsetzungen für die Schifffahrt. Ein besonderer Theil des Protokolls handelt von Erleichterungen im Zollabfertigungsverfahren und im Grenzverkehre. Am Schlusse ist ein Abkommen, betreffend die Verhältnisse Finnlands beigefügt.

Dass durch die Wiederaufnahme, Befestigung und Ausdehnung der beiderseitigen Handelsbeziehungen einer der vornehmlichsten Vermittler derselben, der Eisenbahntransport, ungemein gefördert wird, liegt auf der Hand. Allerdings ist diese Wirkung des Vertrages vorzugsweise eine indirekte. Bekanntlich sind die wichtigsten Beziehungen des Eisenbahnwesens zwischen den beiden Reichen bereits anderweit geregelt. Nebst den Staatsverträgen über den Anschluss der beiderseitigen Eisenbahnlinien und den tarifarischen und betrieblichen Abmachungen unter den beiderseitigen Bahnverwaltungen ist jene Regelung namentlich durch das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 erfolgt. Aber auch in dem gegenwärtigen Vertrage betreffen eine Reihe von Bestimmungen direkt das Eisenbahnwesen oder stehen doch mit demselben im genauesten Zusammenhange.

Zunächst ist im Art. 19 beiden Theilen im allgemeinen das Recht vorbehalten, ihre Eisenbahntransport-Tarife nach eigenem Ermessen zu bestimmen. Sie müssen aber auf die Angehörigen beider Reiche gleichmässig angewendet werden. Daher können insbesondere im Güterverkehre Frachtsätze, welche für einheimische oder aus dritten Staaten kommende Waaren auf einer Eisenbahnstrecke festgesetzt sind, den gleichartigen Provenienzen des anderen Staates auf derselben Eisenbahnstrecke in derselben Verkehrsrichtung nicht vorenthalten werden. Diese Bestimmungen entsprechen den in den Handelsverträgen Deutschlands mit Oesterreich-Ungarn und mit Belgien getroffenen Abreden.[5]) Ausnahmen sollen nur für Transporte zu ermässigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke zulässig sein.

Ferner ist im Schlussprotokoll zu Art. 19 vorgesehen, dass die vertragschliessenden Theile einander im Eisenbahn-Tarifwesen, insbesondere durch Herstellung direkter Frachttarife, thunlichst unterstützen werden. Namentlich sollen solche direkte Frachttarife nach den Deutschen Häfen Danzig (Neufahrwasser), Königsberg (Pillau) und Memel, zur Vermittelung sowohl der Ausfuhr aus, als der Einfuhr nach Russland, den Bedürfnissen des Handels entsprechend eingeführt werden. Zugleich sollen die Frachtsätze für die im Russischen Eisenbahntarife zum Getreide gerechneten Artikel

gehindert, seinen Einfuhrzoll für den Doppelcentner Getreide in neuester Zeit von 5 auf 7 Frcs. zu erhöhen. Bis jetzt hat Russland aus diesem ihm jedenfalls äusserst unerwünschten, aber nicht vertragswidrigen Vorgehen keinen Anlass genommen, den Vertrag zu künden.

[4]) Welche Wandlungen der Deutsche autonome Zolltarif durchgemacht hat, ist in frischer Erinnerung aller Interessenten. Ueber die in Russland seit Anfang dieses Jahrhunderts zwischen Prohibition, hohem und gemässigtem Schutzzoll schwankenden wirthschaftlichen Maassnahmen und deren — vorzugsweise in inneren Zuständen und Reformen dieses grossen Reiches zu suchenden — Ursachen möchten wir u. a. auf den interessanten und lehrreichen Aufsatz von Dr. G. v. Schulze-Gävernitz: „Der Nationalismus in Russland und seine wirthschaftlichen Träger" im Februar- und Märzheft der Preussischen Jahrbücher (1894 S. 337 und 496 ff.) verweisen.

[5]) Obige Darstellung des Inhalts des Art. 19 ist der bei der Reichstagsvorlage befindlichen Denkschrift entnommen. Der Wortlaut dieses Artikels ist bereits in Nr. 15 S. 132 d. Ztg. mitgetheilt.

sowie für Flachs und Hanf von den Russischen Aufgabestationen bis zu den oben erwähnten Hafenstädten nach denjenigen Bestimmungen gebildet und unter die am Transport betheiligten Deutschen und Russischen Bahnen vertheilt werden, welche für die nach den Häfen Libau und Riga führenden Russischen Eisenbahnen jetzt in Kraft sind oder in Kraft treten werden. Die ausser den Frachtsätzen erhobenen Zuschläge (Nebengebühren) sollen in gleicher Weise gebildet und der Betrag derselben nach den Russischen Vorschriften unter die betheiligten Linien vertheilt werden, wobei nur eine einzige, den Russischen und den Deutschen zur Grenze führenden Bahnen zu gleichen Theilen zufallende Grenzgebühr erhoben werden darf. Allerdings bezieht sich diese Verpflichtung nur auf die beiderseitigen Staatsbahnen; doch werden die beiden Regierungen dahin zu wirken suchen, dass die Privatbahnen bei der Tarifbildung und Frachtvertheilung auf ihren Linien die gleichen Grundsätze anwenden. Anderenfalls sollen sie auch für die Staatsbahnen nicht mehr bindend sein. Die zur Zeit bestehenden besonderen Bestimmungen zur Regelung der Konkurrenz zwischen Königsberg und Danzig sollen in Kraft bleiben.

Der Denkschrift zufolge ist der Zweck dieser Bestimmungen des Schlussprotokolls, den Deutschen Ostseehäfen Danzig, Königsberg und Memel die Theilnahme an der überseeischen Vermittelung des Verkehrs nach und von Russland zu wahren. Es ist daher die weitere Ausbildung direkter Eisenbahntarife zwischen diesen Häfen und Russischen Plätzen nach dem hervortretenden Bedürfniss in Aussicht genommen. Hierbei sollen auf den im Staatsbesitze befindlichen Eisenbahnen die Frachtsätze für die erwähnten Artikel der Russischen Ausfuhr bis zu den genannten Häfen durchgerechnet und gleichmässig vertheilt werden, und zwar nach den für den Russischen Eisenbahnverkehr nach Libau und Riga jeweils maassgebenden Grundsätzen.

Was aber die — in der Denkschrift nicht weiter erwähnten — Privatbahnen betrifft, so gibt theils deren eigenes Interesse, theils der dem Staat auf sie konzessionsmässig zustehende Einfluss eine genügende Bürgschaft dafür, dass — den nicht zu bezweifelnden loyalen Vollzug des Vertrages vorausgesetzt — der im Schlussprotokoll als möglich vorgesehene Fall der Nichtunterwerfung der betheiligten Privatbahnen unter die daselbst vorgesehenen Tarif- und Vertheilungsgrundsätze nicht vorkommen wird.

Gerade diese Festsetzungen im Art. 19 und im Schlussprotokoll dazu sind von den agrarischen Gegnern des Vertragswerkes, obschon ihre Opposition dem Hauptzwecke derselben nach auf einem ganz anderen Gebiete liegt, auf das Heftigste angegriffen worden. Gleich bei Beginn der ersten Lesung des Staatsvertrages im Reichstag meinte der Abgeordnete Graf Mirbach[6]) unter anderem, durch den Art. 19 werde Russland etwas eingeräumt, was bedauerlicher Weise Oesterreich bereits eingeräumt sei, nämlich die gleichen Sätze für alle bestehenden und künftigen Gütertarife; jeder Kontrahent könne dies leicht umgehen — wie, wolle er nicht sagen. Auch der Preussische Finanzminister sei früher gegen eine derartige Konzession gewesen, welche nur dem Russischen — den unsern um etwa 350 Millionen Mark übersteigenden — Export zu Gute komme. Bezüglich der Erklärung im Schlussprotokoll zu Art. 19 erkennt Redner zwar an, dass die Gewährung derartiger Differentialtarife ungefähr dem heutigen Zustand entspreche und dass die Aufrechterhaltung im Interesse der betreffenden Deutschen Hafenplätze liege. Er vermisst aber die Beschränkung dieser Ausnahmetarife auf die Durchfuhr über See und hält es ausserdem überhaupt für unzulässig, die Tarifbestimmung dem Auslande zu überlassen. Der Staatssekretär des Auswärtigen Amts Freiherr von Marschall macht dagegen geltend, die betreffende Erklärung im Schlussprotokoll sei auf den Wunsch Deutschlands eingefügt; Russland begebe sich damit des Rechtes, für Libau und Riga billigere Tarife einzustellen, als nach den genannten Deutschen Häfen, und es könne den betheiligten Privatbahnen ruhig überlassen werden, nicht so niedere Tarife einzustellen, dass sie keine Geschäfte dabei machen. Das befürchtete Zurückströmen des Getreides ins Land könne praktisch nicht von Erheblichkeit sein, da diese Manipulation nach den angestellten Berechnungen zu hoch kommen würde.

Diese Gesichtspunkte wurden in der vom Reichstage gewählten Kommission, bei deren Verhandlungen Graf Mirbach und Freiherr von Hammerstein auf das Verlangen der Beschränkung der erwähnten Deklaration im Schlussprotokoll auf die „Ausfuhr über See“ zurückkamen, durch die Regierungskommissare Freiherr von Marschall, Freiherr von Thielmann und Geh. Rath Möllhausen, noch näher ausgeführt. Insbesondere wurde geltend gemacht, das etwa für das mittlere Deutschland (Berlin usw.) bestimmte Russische Getreide würde — selbst nach Aufhebung der Staffeltarife — billiger fahren, wenn es unmittelbar hinter der Grenze (bei Soldau oder bei Lyck) nach Westen abböge oder wenn es über Alexandrowo hereinkäme, als wenn es, selbst unter Benutzung der billigsten Durchgangstarife, erst den Umweg über Königsberg oder Danzig mache. Ein Rückströmen des Russischen Getreides von diesen Hafenplätzen in das Innere sei überhaupt nur auf geringere Entfernungen — bis etwa 50 km — möglich, und auch dies könne dadurch verhindert werden, dass man den Genuss der Deutschen Locotarife an die Bedingung des Ausladens und Wiedereinladens bezw. die Abfuhr mittelst Landfuhrwerks oder zu Wasser knüpfe, wodurch Unkosten von etwa 10 *M* für den Wagen entstehen würden. Sogar in den betreffenden Seestädten selbst schliesse die Preislage zusammen mit dem Zoll von 3,50 *M* jede Unterbietung des Preussischen Getreides durch das Russische völlig aus. Auch sei es unmöglich, die Beschränkung auf die „Ausfuhr zur See“ nachträglich in den Vertrag hineinzubringen, da desfallsige Verhandlungen leicht dazu führen könnten, dass von Russischer Seite das gänzliche Wegfallen der lediglich im Deutschen Interesse getroffenen Bestimmungen des Art. 19 verlangt würde. Die im Schlussprotokoll zu Art. 19 enthaltene Festlegung der Tarife für Getreide, Hanf und Flachs aus Russland nach den betreffenden Deutschen Seestädten entspreche einem dringenden Wunsche der letzteren. Diesem sachlichen Vortheil gegenüber hätten gewisse formelle Bedenken zurücktreten müssen. Allerdings habe die Preussische Regierung sich während der Dauer des Handelsvertrages des Rechtes der Bestätigung der betreffenden Tarife begeben; allein thatsächlich sei dieses Recht nur ein formales gewesen. Schon jetzt hätten bei Veränderungen der Russischen Getreidetarife nach den Russischen Ostseehäfen die Deutschen Tarife folgen müssen, um die Deutschen Ausfuhrhäfen wettbewerbsfähig zu erhalten. Thatsächlich werde an den bestehenden Zuständen nur das geändert, dass Russland seine Eisenbahnpolitik zu Gunsten der Deutschen Häfen gebunden habe.

Diesen Ausführungen trat die Mehrheit der Kommission und demnächst — bei der zweiten und dritten Lesung — auch die des Reichstages bei, indem sie den betreffenden Artikel, wie auch die übrigen Vertragsbestimmungen, unverändert annahm.

Auch unter den Bestimmungen des vierten Theils des Schlussprotokolls: „Zu den Zollreglements“ usw., welche durchweg Erleichterungen des Zollabfertigungsverfahrens und des Grenzverkehrs betreffen, somit auch dem Eisenbahnverkehr in hohem Maasse förderlich sind, befinden sich u. a. die nachstehenden, für den letzteren besonders wichtigen Abreden:

Im § 14 verpflichtet sich die Russische Regierung, die Bestimmungen der Art. 15 und 16 des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, welche das Verfügungsrecht des Absenders über seine Sendungen regeln, während der Dauer des gegenwärtigen Vertrages in keiner Weise zu ändern. Die Denkschrift zu der Reichstagsvorlage bemerkt hierzu folgendes: „Von Deutschen Interessenten ist die Aufnahme einer Bestimmung in den Vertrag beantragt worden, wonach der Absender oder sein bevollmächtigter Beauftragter zur Verfügung über die in der Zollniederlage befindliche Waare ohne Rücksicht darauf befugt sein soll, ob der Adressat die Annahme verweigert hat, oder nicht. Das Verfügungsrecht des Waarenversenders ist in der Berner Konvention (Art. 15 und 16) vom 14. Oktober 1890, welcher Russland beigetreten ist, geregelt. Nach der seitens der Russischen Regierung im Schlussprotokoll abgegebenen Erklärung werden die fraglichen Be-

[6]) Wenn dieser Redner u. a. betonte, dass er — im Gegensatz zum Vorsitzenden des Bundes der Landwirthe — eine verantwortliche Stelle in der Leitung der Deutschkonservativen Partei einnehme, so hat er natürlich nicht etwa daran gedacht, damit anerkennen zu wollen, dass die bekannte Agitation seines Parteigenossen eine unverantwortliche sei.

stimmungen der Berner Konvention in Russland während der Dauer des Handelsvertrages keine Aenderung erfahren. Auch ist bei den Verhandlungen russischerseits eine Beeinträchtigung dieser Bestimmungen durch das Zollabfertigungsverfahren für ausgeschlossen bezeichnet worden." Selbstverständlich ist — wie wir die Sache auffassen — Russland bereits durch das Berner Uebereinkommen verpflichtet, im Verkehr mit den Vertragsstaaten, also insbesondere mit Deutschland, alle Zollvorschriften, welche diesem Uebereinkommen widersprechen, ausser Kraft zu setzen. Diese Verpflichtung bedarf Deutschland gegenüber keiner ausdrücklichen Anerkennung und hat eine solche im Handelsvertrag auch nicht erfahren. Wohl aber ist zu erwarten, dass anlässlich der durch diesen Vertrag erforderlich gewordenen umfassenderen Revision der Russischen Zollvorschriften auch alle etwa noch darin befindlichen Bestimmungen, welche mit dem Berner Uebereinkommen, insbesondere den erwähnten Art. 15 und 16, nicht im Einklange stehen, entfernt werden. Darauf aber soll — und das ist der Kern des § 14 und das darin liegende Neue — Deutschland während der ganzen Dauer des Handelsvertrages, soweit es sich um die Art. 15 und 16 des Berner Uebereinkommens handelt, Russland gegenüber ein selbständiges Recht haben, obschon dieses Uebereinkommen bekanntlich zunächst nur auf 3 Jahre abgeschlossen ist.

Hervorzuheben ist noch der § 19, wonach Schaffner, Maschinisten und sonstige Eisenbahnbedienstete eines der beiden vertragschliessenden Theile, falls sie überführt werden, in den Zügen Schmuggelwaaren in das Gebiet des andern Theiles eingeführt zu haben, auf Ansuchen der zuständigen Zollbehörden des Rechtes, Bahnzüge nach der Grenze zu begleiten, verlustig gehen sollen. Diese Vereinbarung schafft — wie die Denkschrift bemerkt — für das betheiligte diesseitige Eisenbahnpersonal keine neue Disziplinarvorschrift, sondern entspricht den Grundsätzen der Kgl. Preussischen Staatseisenbahnverwaltung über Beamtendisziplin. Deutschland zieht aus der Abmachung überdies den Vortheil, dass eintretendenfalls auch das Russische Eisenbahnpersonal vom Grenzzugdienst auszuschliessen ist.

Der Vertrag enthält noch eine Reihe von Bestimmungen, die an sich von grosser Wichtigkeit sind, aber den Eisenbahnfachmann weniger direkt interessiren und auf welche deshalb hier nicht im einzelnen eingegangen ist. Er hat aber auch den Anstoss zu gewissen überaus wichtigen Maassnahmen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, wie der Zollgesetzgebung (Aufhebung der Preussischen Staffeltarife für Getreide usw. und Beseitigung des Identitätsnachweises zwischen dem zollfrei ein- und wieder ausgeführten Getreide usw.) gegeben, auf welche Maassnahmen näher einzugehen den Rahmen dieser Darstellung überschreiten würde.

In seiner Gesammtheit ist das Vertragswerk — wie namentlich der Herr Reichskanzler bei den Reichstagsdebatten hervorgehoben hat — eine Brücke für den Verkehr zweier grosser Nationen und zugleich das letzte Glied in der Kette unserer Handelsverträge, dessen Preis schon in dem mit Oesterreich-Ungarn abgeschlossenen Handelsvertrage bezahlt ist. Alle diese Verträge, deren Hauptvorzug in der billigen Berücksichtigung der gegenseitigen Interessen und in der gleichmässigen langen Dauer ihrer Gültigkeit besteht, bilden mit einander ein trotz aller Verschiedenheit im einzelnen einheitliches, in sich zusammenhängendes, segensreiches Werk. Unsere Landwirthschaft hat dadurch nach allen Seiten hin den gleichen, ihre berechtigten Interessen wahrenden und die Konsumenten nicht über Gebühr belastenden Schutz erhalten.[7]) Industrie, Handel und Verkehr sind von vielen lästigen Fesseln befreit und können sich, bei genügendem Schutz des inneren Marktes, nach aussen freier entfalten. Ruhe und Frieden ist auf dem *wirthschaftlichen* Gebiet nach aussen hergestellt und wird infolge der vortheilhaft veränderten Lage hoffentlich auch im Innern bald wieder einkehren.

Dass damit auch der *politische* Frieden, welchen ja ausgesprochenermaassen alle Regierungen aufrecht erhalten wollen und den zweifellos alle vernünftigen Völker sehnlichst wünschen müssen, durch die von Deutschland mit fast sämmtlichen benachbarten und befreundeten Staaten eingegangenen Handels- und Zollverträge, und ganz besonders durch den jetzt auch mit Russland abgeschlossenen, eine breite und feste Grundlage erhalten hat, bedarf kaum des Nachweises. Das sicherste Unterpfand für eine dauernde Freundschaft der Völker ist die Gemeinsamkeit ihrer Interessen. Indem der Deutsch-Russische Handelsvertrag einen schweren wirthschaftlichen Konflikt zwischen zweien durch die Natur auf den gegenseitigen Austausch ihrer Erzeugnisse angewiesenen Staaten dadurch beseitigt, dass er in billiger Abwägung der beiderseitigen Interessen „jedem das Seine" zumisst, sichert er mit dem wirthschaftlichen zugleich den politischen Frieden.

Mögen die Hoffnungen der Freunde des Vertrages, deren Zahl mit der zunehmenden Erkenntniss seiner Bedeutung mehr und mehr gewachsen ist, sich in vollem Maasse erfüllen, mögen die Befürchtungen seiner Gegner zu ihrem eigenen Heil durch die beredte Sprache und die zwingende Logik der Thatsachen widerlegt werden! G.

[7]) Dass der Verzehrer an dem Segen einer reichen Ernte, wie wir sie namentlich im letzten Jahre hatten, nicht theilnehme, dass die naturgemäss billig gewordenen Getreidepreise zum einseitigen Vortheil der Landwirthschaft durch enorme Zölle künstlich erhöht werden, kann man billigerweise nicht verlangen. Auch würden derartige Mittel keinen Erfolg haben, wenn sie nicht an allen Grenzen gleichmässig zur Anwendung gelangen. Sie würden überdies, wie die Erfahrung gezeigt hat, schliesslich zum allgemeinen Zollkriege führen.

Ohne Zweifel ist unsere Landwirthschaft durch die überreiche Getreideproduktion anderer Länder in Verbindung mit der ausserordentlichen Vervollkommnung der Verkehrsmittel in eine ungünstige Lage versetzt. Sie wird sich aber daraus nur aus eigener Kraft, insbesondere durch einen intensiveren und rationelleren, den neuen Verhältnissen Rechnung tragenden Betrieb befreien können. Den hier zur Erscheinung kommenden Wirkungen unabänderlicher Natur- und Wirthschaftsgesetze gegenüber ist die immer lauter und dringender angerufene Staatshilfe ebenso ohnmächtig, als bei jedem anderen Gewerbebetriebe, dessen Daseinsbedingungen sich durch den Wechsel der Verhältnisse geändert haben.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 946 vom 17. d. Mts. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Vereinsverwaltungen, betreffend den Anhang zu dem Uebereinkommen über den Diensttelegramm-Verkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 19. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. April d. J. wird der 2. Nachtrag zu den vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ausgegebenen „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen, Eil- und Frachtgütern" zur Ausgabe gelangen, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen der §§ 11, 12, 18, 28 und 38 enthält.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Vertagung des Oesterreichischen Reichsrathes.

Derselbe, bezw. der Budgetausschuss des Abgeordnetenhauses, hat noch vor Antritt seiner Osterferien einige Eisenbahnfragen erledigt. Vorerst wurde die Vorlage über die Wiener Verkehrsanlagen (Nr. 22 S. 199 d. Ztg.) angenommen; infolge dessen in diesen Arbeiten bereits ein rascheres Tempo eingetreten ist und schon gegen 1500 Arbeiter beschäftigt sind. Zur theilweisen Beschaffung der Geldmittel für den Bau gelangen am 20. d Mts. 40 Millionen Kronen = 20 Millionen Gulden erster Emission der 4 % Wiener Verkehrsanleihe zum Kurse von 98,5 zur öffentlichen Subskription.

Was speziell die Wiener Stadtbahn betrifft, so hat der Präsident der Staatsbahnen, Dr. Ritter v. Bilinski, im Budgetausschusse die Erklärung abgegeben, dass selbst auf den lokalen Linien der Wiener Stadtbahn schon in der ersten Zeit des Betriebes ein derartiger Verkehr erwartet werden darf, welcher die Verzinsung und Amortisation des Baukapitals zu erbringen vermag, in welchem Falle für den Staat und die übrigen Garanten überhaupt keine Belastung eintritt. Das Pfandrecht zur Sicherstellung der Wiener Verkehrsobligationen wurde auf der für die Linien der Wiener Stadtbahn eröffneten Eisenbahnbucheinlage bereits eingetragen.

Der Budgetausschuss hat bei Titel „Subventionen und Dotationen" an der von der Regierung eingestellten Summe einen Abstrich von 550000 fl. beschlossen. Dieser Abstrich wurde durch die jetzt für das Jahr 1893 vorgelegten niedrigeren Ergebnisse einer Reihe von Betriebsanstalten, insbesondere der Schlussrechnungen für die Oesterreichische Nordwestbahn, die Lemberg-Czernowitzer Bahn, der Linie Monfalcone und einiger anderer gleicher Posten nothwendig, und der Ausschuss beschloss, den Abstrich entprechend den Betriebsergebnissen der erwähnten Bahnen vorzunehmen.

Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Zur Vorlage über die Zusatzerklärung zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (Nr. 22 S. 199 d. Ztg.) bringt die diesjährige Nr. 31 des „Ver.-Bl. f. E. u. Sch." die „erläuternden Bemerkungen", auf welche hiermit, des hier beschränkten Raumes wegen, verwiesen sei.

Antheil des Staates am Reingewinn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Infolge der vom Handelsministerium mit dieser Bahn getroffenen Protokollarvereinbarung vom 10. Mai 1893, welche sowohl die zur Regelung des Gemeinschaftsverkehrs durchzuführenden Tarifmaassnahmen, als auch die Festsetzung der Modalitäten für die Neugestaltung der Kapitalsverhältnisse dieser Gesellschaft zum Gegenstande hatte, wurde zwischen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und der genannten Eisenbahngesellschaft behufs Regelung der beiderseitigen Verkehrsbeziehungen ein besonderes Uebereinkommen abgeschlossen. Demzufolge hat die Gesellschaft vom 1. Januar 1893 angefangen an die Staatseisenbahn-Verwaltung eine jährliche Gesammtzahlung zu leisten, welche sich aus einem fixen Pauschalbetrage von 100000 fl. und einem Antheile an dem Reinertrage des Unternehmens zusammensetzt. Der für 1894 maassgebende Reinertragsantheil der Staatsverwaltung wird aus der Gebahrung des Jahres 1893 rund 58000 fl. betragen, daher in den Voranschlag des Handelsministeriums für das Jahr 1894 der Betrag von 158000 fl. als ordentliche Einnahme nachträglich eingestellt wird.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert:

a) dem Verwaltungsrathe der Lokalbahngesellschaft Reichenberg - Gablonz für eine Verbindung der projektirten Lokalbahn Tannwald - Neuwelt von der Station Wurzelsdorf, event. von einem anderen Punkte dieser Lokalbahn, mit dem Markte Rochlitz, event. Ober-Rochlitz und Unter-Rochlitz zum Anschlusse an die projektirte Lokalbahn Starkenbach-Rochlitz neuerlich auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Ferdinand Heiss, Civilgeometer in Unter Gänserndorf, für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Gänserndorf der Kaiser Ferdinands - Nordbahn zur Station Mistelbach der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf die Dauer von 6 Monaten;

c) dem Johann Haraticky, Obmann der Bezirksvertretung in Gitschin und Genossen für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Gitschin der Linie Wostromer - Gitschin der Oesterreichischen Nordwestbahn zur Station Turnau der Südnorddeutschen Verbindungsbahn auf die Dauer eines Jahres;

d) dem Dr. Ludwig Messek, Advokaten in Graz, für eine normalspurige Dampftrambahn vom Südbahnhofe in Graz längs des linken Murufers bis nach Strassengel und Judendorf neuerlich auf weitere 6 Monate;

e) ebendemselben für eine Fortsetzung der projektirten Dampftrambahn von Graz nach Strassengel und Judendorf, und zwar von Unter-Andritz nach Radegund, sowie für eine Drahtseilbahn, eventuell Zahnradbahn, von Radegund auf den Schöckel neuerlich auf weitere 6 Monate.

Die Verbindungslinie Lemberg-Winniki.

Infolge der Vorstellungen des Lemberger Gemeinderathes, der Bezirksvertretung und der Handelskammer hat sich die Regierung entschlossen, vom Bau der Zweigbahn Podborce-Winniki Umgang zu nehmen und dafür eine Verbindungslinie zwischen Lemberg und Winniki herzustellen.

Das Ergebniss der Enquete über das Eisenbahn-Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben.

In einem weiteren Erlasse über dieses Ergebniss theilt der K. K. Handelsminister den Bahnverwaltungen folgendes mit: 1. Die Anträge der Bahnen auf Abänderung der Bestimmungen über den Güterverkehr wurden behufs des zu erzielenden Einvernehmens dem Königlich Ungarischen Handelsminister mitgetheilt; hiervon wurde jedoch der zu § 50 (entspricht dem § 41 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) gestellte Antrag ausgeschieden, wonach die Bahnen zur Ausschliessung gewisser Güter der Anlage B vom Eilgutverkehre ausdrücklich ermächtigt werden sollen. Eine solche Bestimmung erscheint nämlich deshalb nicht angezeigt, weil der bisherige Vorgang, wonach gewisse Güter nur durch eine Zusatzbestimmung zum Tariftheile I von der Beförderung als Eilgut ausgeschlossen werden, zu keiner Beschwerde Anlass gab und weil ohne gleichzeitige analoge Ergänzung des Internationalen Uebereinkommens das Missverständniss hervorgerufen würde, dass die Bahnverwaltungen nicht berechtigt seien, im Internationalen Verkehre die Eilgutbeförderung derartiger Gegenstände auszuschliessen. Die zum § 58 (entspricht dem § 47 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) beantragte Zulassung eines Generalreverses für mangelhafte Verpackung des Gutes kann durch eine Zusatzbestimmung im Tarife Theil I durchgeführt werden. 2. Die Anträge der Bahnverwaltungen, welche eine Abänderung der Bestimmungen über die Beförderung von Personen- und Reisegepäck betreffen, können in das Betriebsreglement nicht aufgenommen werden. Dieselben stellen sich nämlich sämmtlich als Durchführungsvorschriften der im Betriebsreglement niedergelegten grundsätzlichen Bestimmungen dar. Es wird daher den Bahnen überlassen, diese angeregten Ergänzungen im tarifarischen Wege durch Aufnahme in den in Ausarbeitung befindlichen Tarif Theil I durchzuführen und dem Ministerium zur Genehmigung vorzulegen.

Die Anträge der Eisenbahn-Tarifenquete im Interesse der Oesterreichischen Mühlenindustrie.

Das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 30 veröffentlicht die auf Grund der im Oktober 1893 berathenen und seit 1. d. Mts. in Geltung getretenen Tarifbegünstigungen für die Oesterreichische Mühlenindustrie mit Berücksichtigung der einzelnen Gegenden und Interessentengruppen. Die erste Gruppe umfasst die Mühlen in Galizien und der Bukowina. Diesen wurde von den in Betracht kommenden Bahnen für den Verkehr mit dem Auslande und zwar nach den Nordseehäfen ein Einheitssatz von 2 ₰ pro Tonne und Kilometer und 4 ₰ Manipulationsgebühr für 100 kg gewährt. Ueberdies wurden noch zur Erleichterung des Verkehrs nach dem nördlichen und westlichen Auslande Staffeltarife festgestellt. Für den Verkehr nach Böhmen, Mähren, Oberösterreich, Salzburg, Schlesien, Tirol (ausgenommen Südbahnstationen) und Vorarlberg werden den Mühlen in Galizien und der Bukowina von den Bahnverwaltungen im Rückvergütungswege 10 bis 15 % Nachlässe der bestehenden Tarife gewährt werden. Auch im Lokalverkehre sind Begünstigungen zur Einführung gelangt. Ausserdem sollen von Fall zu Fall auf Grund spezieller Ansuchen der einzelnen Mühlenetablissements noch besondere Begünstigungen für solche Getreidebezüge gewährt werden, welche in der Richtung von Westen nach Osten rollen und bei welchen demnach einzelne Strecken doppelt befahren werden müssen, nämlich vom Rohprodukte in der Richtung von Westen nach Osten und in der Folge nach geschehener Vermahlung von den Mühlenfabrikaten auf dem Wege nach den Konsumorten in der Richtung von Osten nach Westen. Die zweite Gruppe umfasst die Mühlen in Wien und dem grössten Theil von Niederösterreich. Diesen Etablissements wurden folgende Ermässigungen gewährt: Für den Bezug von

Weizen, Buchweizen (Haide, Haidekorn), Roggen (Korn) und roher Hirse durch die Mühlen in Hainfeld, Piesting, Schrambach, St. Egidy am Neuwalde, Weissenbach a. d. Triesting und Wilhelmsburg wurden im Westungarisch-Niederösterreichischen Eisenbahnverbande rücksichtlich des Oesterreichischen Durchlaufes Nachlässe von 1,1 kr. bis 2,7 kr. für 100 kg zugestanden. Für den Getreidebezug der Mühlen in Getzersdorf, Herzogenburg und Traismauer besteht ausserdem laut Anhang zum Lokal-Gütertarife der K. K. Staatsbahnen eine besondere Begünstigung. Für Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, ferner Rollgerste, geschälte Hirse und Schälerbsen der Mühlen in Ebenfurth, Getzersdorf, Herzogenburg, Klein-Schwechat, Traismauer, Wien Donaukaibahnhof und Wien Donauuferbahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn transit wurden seitens der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen besondere Begünstigungen nach den einzelnen Etablissements auf Grund der thatsächlichen Verhältnisse eingeräumt. Die Ermässigungen in der Gruppe III beziehen sich auf die Mühlen innerhalb des Gebietes: Von Lundenburg bis Troppau und darüber hinaus, von Grussbach bis Brandeis an der Adler, von Znaim bis Iglau, von Sigmundsherberg-Horn bis Gmünd, von St. Valentin nördlich bis zur Böhmischen Grenze, endlich die in der Gruppe IV auf die Mühlen in den übrigen Theilen von Böhmen, dann Oberösterreich, Salzburg, Tirol (ausgenommen Südbahnstationen) und Vorarlberg. In der eingangs erwähnten Veröffentlichung zu den Tarifnachlässen wird noch hinzugefügt, dass die für den Bezug von Getreide usw. eingeräumten Ermässigungen unter gewissen Voraussetzungen durchwegs auch dem Zwischenhandel bei Weiterveräusserung an eine Mühle zugänglich sind, und dass ausserdem seitens einzelner Bahnverwaltungen in Berücksichtigung der lokalen Bedürfnisse der an ihren Linien gelegenen Mühlen eine Reihe von Spezialbegünstigungen für den Getreidebezug sowohl als auch für den Mehlversand bewilligt worden sind.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Okkupationsgebiete im Jahre 1893.

Das diesjährige „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 25 enthält die Zusammenstellung dieser Eröffnungen, aus welcher folgendes hervorzuheben ist. Es wurden im ganzen im Jahre 1893 721,805 km neuer Eisenbahnen, mit 156 neuen Stationen und Haltestellen, ferner 21 Anschlüssen an die Linien fremder Bahnverwaltungen und 5 Abzweigungen von eigenen Strecken dem Verkehre übergeben. In der Richtung nach Ungarn und nach dem Auslande wurde je ein Anschluss eröffnet. Die Uebergabe an den Betrieb erfolgte in 29 Theilstrecken, von denen je eine Eigenthum der Oesterreichischen, der Ungarischen und der Bosnisch-Herzegowinischen („Landes-“) Regierung und 26 Eigenthum von verschiedenen Unternehmungen sind. Von den neu eröffneten Strecken entfallen: 16 auf Oesterreich, 12 auf Ungarn und 1 auf das Okkupationsgebiet. Diese offizielle Zusammenstellung enthält auch die chronologische Reihenfolge der eröffneten Bahnen und deren Länge. (Wir werden die speziellen Angaben demnächst folgen lassen. Die Redaktion.)

Ertheilung bezw. Verlängerung von Vorkonzessionen in Ungarn.

Das offizielle Organ des Königlich Ungarischen Handelsministeriums veröffentlicht die im IV. Vierteljahre 1893 ertheilten 23 und verlängerten 6 Vorkonzessionen zur Vornahme technischer Vorarbeiten. Im ganzen wurden im Jahre 1893 158 solcher Vorkonzessionen, zumeist auf die Dauer eines Jahres ertheilt bezw. verlängert. Es wäre wünschenswerth, wenn in diesen Zusammenstellungen auch diejenigen konzessionirten Bahnlinien und deren Länge angegeben würden, welche bereits in Angriff genommen wurden.

Nichtanwendbarkeit des Eisenbahn-Unfallgesetzes auf die im Pferdebetrieb eingetretenen Unfälle (Rechtsfall).

Ein von einem Tramwaywagen überfahrener Passant verklagte die Tramwaygesellschaft, weil der Kutscher zu schnell gefahren war und der Wagen keine Schutzvorrichtungen hatte. Die Klage wurde von allen 3 Instanzen (O. G. H. ex 1893) aus folgenden Gründen abgewiesen: Da das Unfallgesetz vom 5. März 1869 nur auf die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen anwendbar ist, so kann ein Verschulden der Tramwayunternehmung oder ihrer Leute nicht präsumirt werden. Solches ist daher vom Kläger zu beweisen. Dieser Beweis ist ihm aber missglückt, überdies wurde der Kutscher strafgerichtlich von jedem Verschulden freigesprochen. Er war auch nicht zum Langsamfahren verpflichtet, da sich an der Unglücksstelle keine Strassenkreuzung befindet. Andererseits ist der Wagen nach der behördlich genehmigten Wagentype gebaut und bedurfte keiner besonderen Schutzvorrichtung. Die Unternehmung selbst haftet nach privatrechtlichen Grundsätzen nur dann für einen Unfall, wenn sie wissentlich gefährliche oder zu dem Geschäfte untüchtige Personen bestellt hat, was doch dieser Kutscher nicht ist. Endlich geht es nicht an, den Unternehmer auch für einen solchen Schaden verantwortlich zu machen, welchen die zu dem Geschäfte bestellte und hierzu auch geeignete Person bei einem besonderen, vom Unternehmer nicht vorgeschriebenen Anlass verursacht hat. („Gerichtshalle“ Nr. 46.)

Aenderungen von Stationsnamen und Haltestellen.

Die bisherige Bezeichnung der Stationen, und zwar: 1. Hadersdorf-Etsdorf der Strecke Absdorf-Krems wird in Etsdorf; 2. Schweissing der Strecke Pilsen-Eger in Schweissing-Tschernoschin; 3. Brandeis der Linie Wien-Bodenbach in Brandeis a. d. Adler; 4. Elbogen-Neusattel der Buschtěhrader Bahn in Neusattel; 5. Josipovic der Slavonischen Lokalbahn Esseg-Nasic in Josipovic Kravice; endlich 6. der Haltestelle Mitterdorf der Strecke Laibach-Gottschee in Mitterdorf bei Gottschee abgeändert.

Generalversammlung der Allgemeinen Wagenleih-Gesellschaft am 28. Februar d. J. in Budapest.

Der Direktionsbericht für 1893 konstatirt, dass an Wagenmiethen 256 673,79 fl. und an Zinsen 25 919,29 fl., somit zusammen 282 623,08 fl. vereinnahmt wurden. Nach Abzug der Betriebsausgaben mit 66 236,90 fl., sowie der Abschreibung vom Fahrpark und vom Werthe der Reservebestandtheile und nach Zuweisung an den Fonds zur Erneuerung der Achsen und Räder von 36 254,26 fl. verbleibt ein Reingewinn von 180 131,92 fl., wozu noch der vorjährige Gewinnsaldo von 38 653,03 fl. zuzuschlagen ist. Es wurde beschlossen, als Dividende (22 fl. für die Aktie) 132 000 fl., als Reservefonds 6 006,60 fl., als Tantiemen 12 013,19 fl., als Abschreibung von dem Werthe des Hatvaner Depotplatzes 5 000 fl., als Abschreibung von dem Werthe der Hatvaner Werkstätte 4 571 fl., als Steuerreserve 5 000 fl., als Dividendenreserve 25 000 fl., zusammen 189 590,79 fl. zu verwenden und den Rest von 29 194,16 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Schliesslich wurde von der Direktion eine ähnliche Erklärung, wie die von der Internationalen Wagenleih-Gesellschaft (Nr. 22 S. 200 d. Ztg.) abgegeben.

Zweite Jahreskonferenz des Verbandes der Oesterreichischen Lokalbahnen am 15. d. Mts.

Diese von 22 Lokalbahnen beschickte Versammlung nahm den Jahresbericht für 1893 zur Kenntniss und genehmigte den Rechnungsabschluss. Die wichtigsten Punkte der Tagesordnung bildeten die Berathung über die vom Handelsministerium geplante neue Eisenbahnstatistik und die zu diesem Gegenstande dem genannten Ministerium überreichte Eingabe wegen Organisirung einer eigenen Statistik für das Lokalbahnwesen; ferner der Bericht des Ausschusses über das Ergebniss der im Handelsministerium kürzlich abgehaltenen Enquete, betreffend das Eisenbahn-Betriebsreglement; sodann der Bericht über die Frage der Einführung eines Kollektiv-Pensionsinstituts für die Bediensteten der Lokalbahnen und über die Errichtung einer gemeinsamen Unfallversicherungs-Anstalt für Brandschaden und Beschädigungen an Fahrbetriebsmitteln und Waaren sowie für Reisende und Passanten. Nach längeren Debatten wurden die diesfälligen Anträge des Ausschusses angenommen und die Ausarbeitung eines eingehenden Elaborats und der Statuten für die projektirten gemeinsamen Versicherungsinstitutionen beschlossen. Ein weiterer Antrag des Ausschusses, dass sich der Verband der Oesterreichischen Lokalbahnen an der in diesem Frühjahre stattfindenden internationalen Ausstellung für Volksernährung, Armeeverpflegung, Rettungswesen und Verkehrsmittel aktiv betheiligen solle, wurde ebenfalls zum Beschlusse erhoben. In den Ausschuss für das Jahr 1894 wurden die bisherigen 7 Mitglieder desselben, und zwar Bukowinaer Lokalbahnen (Ziffer), Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. (Hallama), Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (v. Stach), Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg (Dr. Bing), Neue Wiener Tramwaygesellschaft (Mayer) und Steiermärkisches Landes-Eisenbahnamt (v. Rabcevicz) wieder berufen. Ebenso wurde das bisherige Revisionskomitee, bestehend aus der Bozen-Meraner Bahn (v. Stockert), Lokalbahn Fehring-Fürstenfeld (Dr. Link) und der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn (W. v. Lindheim) wieder gewählt. Der Ausschuss hat sich nach Schluss der Konferenz konstituirt und wählte zum Vorsitzenden Herrn Hallama, zu Stellvertretern die Herren Ziffer und v. Rabcevicz.

Generalversammlung der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn am 16. d. Mts.

Dem Berichte des Verwaltungsrathes für 1893 ist zu entnehmen, dass aus dem Eingange des mit der Südbahn-Gesellschaft vereinbarten Pachtschillings sowohl die Zinsen und die Amortisationsquote der gesellschaftlichen Prioritätsschuld getilgt, als auch die in Gemässheit des Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung wie bisher mit 5 % bestimmte Dividende auf die Aktien geleistet wurde. Der Rechnungsabschluss weist infolge der Kosten für die in diesem Jahre nothwendige Erneuerung der Kuponsbogen der Prioritäten nur einen reinen Ueberschuss von 49 fl. aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird. Der nächste Juli- und Januarkupon der Aktien wird mit 5 % aus dem Pachtschilling bestritten werden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Angesichts der Abschliessung des Deutsch-Russischen Handelsvertrages wird es in Oesterreich schmerzlich empfunden, dass nicht einmal das Provisorium eines solchen Vertrages mit Russland noch zustande gekommen ist; das Hinderniss bildet der Kornzoll, dessen Ermässigung auf 50 kr. Russland wünscht, während die ganze Korneinfuhr von dort nach unserer Monarchie im vorigen Jahre kaum 7 000 Metercentner betragen hat. Auf die starke Hausse von Bahnaktien ist infolge von Realisirungen eine Kursabschwächung der Nordbahn (2935), der Nordwestbahn (227,25), der Elbethalbahn (251), der Südbahn (108,25) und aller Böhmischen Bahnen mit Ausnahme der Aussig-Teplitzer Bahn (1630) erfolgt. Von dieser Bahn wurden in der Vorwoche täglich gegen 1 300 Wagen Kohlen zum Umschlage beigestellt. Das ist die grösste Menge Kohlen, welche die Aussig-Teplitzer Bahn bisher an einem Tage befördert hat. Auch die Staatsbahn (331) behauptete ihre steigende Tendenz, da die Finanzirung ihrer Ungarischen Domänen als aktuell bezeichnet wird und man den inneren Werth dieser Aktie schon auf 400 schätzt. Von Prioritäten waren die der Mährischen Grenzbahn (99,20) gesucht, weil das Wiener Handelsgericht mehrere vom Prioritätenkurator dieser, mit Rücksicht auf deren bevorstehende Verstaatlichung gestellten, für die Prioritätenbesitzer vortheilhaften Anträge genehmigt hat.

Aus Russland.

Projektirte Verbindung der Ssysran-Wjäsmaer Bahn mit der Moskau-Kasaner und Tambow-Kamyschiner Bahn.

Es tagt z. Z. in Petersburg bei dem Eisenbahndepartement des Ministeriums der Verkehrsanstalten eine Kommission, der die Frage zur Berathung und Beschlussfassung vorliegt, wie am geeignetsten die Ssysran-Wjäsmaer Bahn einerseits mit der Moskau-Kasaner Bahn und andererseits mit der Tambow-Kamyschiner Bahn (Theil der Rjäsan-Uralsker Bahn) verbunden werden könne.

Was die Verbindung zwischen den Bahnen Moskau-Kasan und Ssysran-Wjäsma anlangt, so sind 2 Richtungen in Vorschlag gebracht worden, nämlich von Pensa (Station der Ssysran-Wjäsmaer Bahn) nach Rusaewka (118 W.), oder etwa 30 W. westlich von Pensa, von der Station Ramsai gleichfalls nach Rusaewka (1.6 W.). Da aber die thatsächlichen ökonomischen Verhältnisse des zu durchquerenden Gebietes noch nicht soweit geklärt sind, dass sich ein festes Urtheil bezüglich der Wahl der einen oder der anderen Verbindungslinie gewinnen lässt, so wurde die Moskau-Kasaner Bahn beauftragt, demnächst die erforderlichen Daten zu sammeln und vorzulegen.

Anlangend die andere Verbindung der Ssysran-Wjäsmaer Bahn mit der Linie Tambow-Kamyschin der Rjäsan-Uralsker Bahn, so soll von den mehrfachen Routen, die in Frage kommen können, diejenige, welche Balaschow (Strecke Tambow-Kamyschin) mit Pensa verbindet, die grösste Wahrscheinlichkeit auf Ausführung haben, wobei in Aussicht genommen wird, die Linie bis Ssimbirsk weiter zu führen.

Neben dieser Querverbindung, die in ziemlich gerader Linie die Moskau-Kasaner und Tambow-Kamyschiner Bahnen mit einander verbinden, und die gewiss für das durchschnittene Produktionsgebiet von sehr grosser ökonomischer Bedeutung werden kann, hat derselben Kommission auch noch die Frage zur Erörterung vorgelegen, wie und ob Batraki an der Wolga (Station der Ssysran-Wjäsmaer Bahn) mit einer Station der Moskau-Kasaner Bahn verbunden werden soll. Bisher schwankte die Entscheidung zwischen den Stationen Alatyr oder Ssaransk.

Neuerdings neigt man jedoch mehr einen zwischen diesen beiden Stationen gelegenen Punkt zu wählen und zwar die Station Tschamsinka.

Die Verhandlungen über diese Fragen werden augenblicklich eifrig betrieben, da man die Absicht hat mit dem Bau schon bald vorzugehen.

Uebernachtung in den Stationsräumen an Kreuzungspunkten.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat dieser Tage eine Verfügung getroffen, über deren Nothwendigkeit schon längst einerlei Meinung beim reisenden Publikum herrschte: sie betrifft das den Eisenbahnreisenden nunmehr gewährte Recht, die Stationsräume an Kreuzungspunkten zum Schlafen während der Nacht zu benutzen. Es ist dabei folgende Ordnung vorgesehen: die Person, welche das Recht zu beanspruchen gedenkt, die Warteräume einer Centralstation, resp. einer am Knotenpunkt der Bahn liegenden Station zum freien Aufenthalt zu benutzen, hat darüber dem Stationschef derjenigen Bahn Anzeige zu machen, auf welcher sie die Fahrt zurücklegte, und erhält von demselben einen Ausweis darüber, dass sie den betreffenden Zug benutzt hat. Dieser Ausweis berechtigt dann den Reisenden zum unbehinderten Aufenthalt auf der bezeichneten Station. Thatsächlich ist es nie anders gewesen, als dass die Passagiere in den Stationsräumen blieben, schon aus dem einfachen Grunde, weil in sehr vielen Fällen gar nicht die Möglichkeit vorlag, die Station zu verlassen, um sonst Unterkunft zu suchen. Durch diese Verordnung wird nur der grosse Fortschritt gemacht, dass die Reisenden nicht mehr vom Wohlwollen des Wartesaaldieners abhängen, sondern die Erlaubniss vom Stationsvorstande selbst zu erhalten haben, der nach Russischem Maassstabe gemessen ein sogenannter gebildeter Mann ist, also das Publikum höflicher behandeln wird.

Staffeltarife im Personenverkehr.

Zur näheren Prüfung der Frage, ob die Tarifsätze des Personenverkehrs den Bedürfnissen des reisenden Publikums entsprechen, ist eine Kommission, bestehend aus Vertretern des Finanz- und Verkehrsministeriums und der Eisenbahnen, zusammengesetzt worden, die ihre Arbeiten auch schon begonnen hat. Von Interesse ist z. Z. namentlich die Stellungnahme des Ministeriums der Verkehrsanstalten zu der Frage. In dieser Beziehung kann berichtet werden, dass der präsidirende Direktor des Eisenbahndepartements auf die gegenwärtig in den übrigen Europäischen Staaten im Zuge befindlichen gleichartigen Reformen hinwies, die im allgemeinen eine Ermässigung der Personentarife anbahnen. In Ungarn ist es im Jahre 1889 dem Ministerium gelungen, den alten Personentarif durch einen neuen mit einer Durchschnittsermässigung von 37 %, auf weitere Entfernungen sogar von 85 % zu ersetzen. Inwieweit diese Reform heilbringend gewesen ist, zeigt sich daraus, dass die Zahl der auf den Ungarischen Bahnen beförderten Personen sich im Folgejahre der Einführung von 5 Millionen auf 15,5 Millionen erhöht hat, wobei die Einnahme ein Anwachsen von 9 auf 11,7 Millionen zeigt. Aehnliche Erfolge weisen die anderen auch von der Reform berührten Staaten auf. Hierdurch finden die Erörterungen eine Erklärung, welche die Frage der Ermässigung des Personentarifs in der Presse und im öffentlichen Leben gefunden hat. Für die weiten Entfernungen Russlands sind die Tarifsätze verhältnissmässig hoch. Für das Zurücklegen einer Strecke von beispielsweise 1 000 Werst in der dritten Wagenklasse hat der Beförderte 14 R. 40 Kop. einschliesslich der Staatssteuer zu zahlen. Wie die für den Personenverkehr aufgestellte mehrjährige Statistik lehrt, werden in der dritten Klasse meist kürzere Entfernungen von ungefähr 90 W. zurückgelegt, mithin ein Fahrgeld von 1 R. 30 Kop. erlegt. Für eine höhere Zahlung, also auf Entfernungen von mehr als 100 W., reisen insgesammt etwa 25 % aller Reisenden dritter Klasse, mithin ist das Fahrgeld von mehr als 1 R. 50 Kop. für den im Inlande Reisenden schon ziemlich drückend. Es ist noch besonders im Auge zu behalten, dass, während die Tarife für Frachtgüter schon einer mehrmaligen Umarbeitung unterzogen wurden, der Personentarif nur für die Züge, welche nach den Datschen und Mineralbädern verkehren, sowie für die reisenden Arbeiter vierter Klasse anders gestellt worden ist.

Die Versammlung schloss sich einhellig der Ansicht des Vorsitzenden an, dass die Personentarife durchaus einer Reform bedürfen, zumal nach Ausweis der Statistik Strecken von mehr als 500 W. nur von 2 % aller Reisenden zurückgelegt werden. Nur darüber, auf welche Entfernungen und speziell in welcher Höhe Ermässigungen einzutreten hätten, gingen die Meinungen noch auseinander.

Es bleibt ja natürlich noch abzuwarten, zu welchen Beschlüssen die Kommission kommen wird, aber auffallend ist und bleibt bei allen Vorgängen das Hin- und Herschwanken. Vor etwa 10 Jahren hielt man den Zeitpunkt für geeignet, die Finanzen des Landes durch die ominöse Billetsteuer aufzubessern, natürlich à conto der leichteren Beweglichkeit der Bevölkerung. Heute, nachdem die Rückschläge überwunden sind, die jene Maassregel veranlasste, ist man auf dem besten Wege in das strikte Gegentheil zu verfallen, indem man sich bemüht, aus den Ungarischen Personentarifen passende Lehren für die Gestaltung der Personentarife Russlands zu ziehen.

Verstaatlichungsgerüchte, betreffend die Südwestbahnen.

Immer wieder tauchen die Gerüchte von einer bevorstehenden Verstaatlichung der Südwestbahnen auf. Nahrung und Glauben im Publikum finden diese Gerüchte offenbar durch die Verstaatlichungen, die im Laufe dieses Jahres durchgeführt worden sind. Allein diese Gerüchte sind, wie der „Kiewljanin" erfährt, unbegründet. In gut unterrichteten Kreisen soll man sogar behaupten, dass die sofortige Verstaatlichung der genannten Bahnen abgelehnt worden sei. Da das Ministerium der Verkehrsanstalten eben reorganisirt würde, so erschiene es durchaus nicht geboten, dieses durch die Uebernahme eines so ausgedehnten Bahnnetzes zu belasten. Ausserdem habe das Ministerium Zeit nöthig, um die Abrechnung mit der Grossen Gesellschaft und den anderen jüngst verstaatlichten Bahnen zu beendigen.

Da der „Kiewljanin" sehr gute Beziehungen zu den in dieser Beziehung maassgebenden staatlichen Organen hat, so darf wohl zur Zeit die Frage der Verstaatlichung der Südwestbahnen von der Tagesordnung abgesetzt werden.

Der Moskau-Jaroslawer Eisenbahn

wird gestattet, ein zweites Geleis von Moskau nach Ssergiwo zu legen, 200 Güterwagen anzuschaffen und die Moskauer Güterstation zu erweitern, und zwar auf Rechnung eines Ergänzungs-Obligationskapitals von 1 354 580 R.

Eisenbahnprojekt zur Verbindung mit Jalta.

Jalta ist bekanntlich während der Zeit der Stürme auf dem Schwarzen Meere jährlich einige Wochen von dem übrigen Russland so gut wie abgeschnitten; es wird nun projektirt, eine schmalspurige Bahn von 150 W. Länge zu bauen, die mit der Dshank-Feodossiaschen Bahn verbunden werden soll. Die Baukosten werden einschliesslich des rollenden Materials auf 20 000 R. für die Werst, d. h. insgesammt auf 3 Millionen Rubel veranschlagt.

Projektirte Eintheilung der Staatseisenbahnen in Bezirke.

Beim Ministerium der Verkehrsanstalten finden Berathungen statt in Bezug auf die bessere Ausnutzung des rollenden Materials der Eisenbahnen.

Es war schon mehrfach in der Presse davon die Rede, dass zur bequemeren Verwaltung des allmählich sehr angewachsenen Staatseisenbahnnetzes die hierher gehörigen Bahnen in Bezirke zerlegt werden sollen. Nunmehr scheinen die hierauf bezüglichen Arbeiten soweit vorgeschritten zu sein, dass bereits in der Residenzpresse die bestimmte Nachricht auftaucht, dass 5 Bezirke geschaffen werden sollen und zwar ein St. Petersburger, Moskauer, Warschauer, Charkower und Kaukasischer Bezirk.

Transkaukasische Eisenbahn.

Aus dem jetzt bestätigten Budget der Transkaukasischen Bahn für das Jahr 1894 geht hervor, dass für das laufende Jahr eine Reineinnahme von rund 10 Millionen Rubel in Aussicht genommen worden ist. Die Transkaukasische Bahn nimmt in dieser Beziehung, bisher wenigstens, unter allen Staatsbahnen die erste Stelle ein, denn die Reineinnahme der Transkaukasischen Bahn kommt gleich dem dritten Theile der Reineinnahmen sämmtlicher Staatseisenbahnen. Für die nächste Zeit wird sich das Blatt wohl wenden, denn die Nikolaibahn wird mit ihren enormen Einnahmeüberschüssen die erste Stelle für sich in Anspruch nehmen, wie denn überhaupt aller Voraussicht nach die finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes eine Besserung erfahren werden, weil jetzt nicht nur zum grössten Theile nothleidende, sondern auch gut rentirende Bahnen zum Bestande der Staatsbahnen gehören.

Tarif für die Ausfuhr von Petroleum von Baku nach Batum.

Das Departement für Eisenbahnangelegenheiten hat gegenwärtig die Frage berathen, wie der Tarif Baku-Batum für die Ausfuhr von Petroleum zu gestalten ist, damit zum mindesten bei dem Verkauf des Petroleums im Auslande die Produktionskosten gedeckt werden. Der gegenwärtige, seit Mitte 1889 bestehende Tarif (19 Kop. für 1 Pud) ist allseitig für unmöglich befunden worden; dieser Tarif wurde zu einer Zeit festgesetzt, als das Pud Petroleum in Baku 15–20 Kop. erzielte, während gegenwärtig der Verkaufspreis 5 bis 4 und sogar $3^3/_4$ Kop. für 1 Pud beträgt.

Bei diesem Anlass ist beschlossen worden, dass die Eisenbahntarife für Petroleum von Baku nach Batum (für die Ausfuhr) alle 3 Monate festgesetzt werden und innerhalb dieser Zeit keine Veränderung erfahren sollen. Die erste derartige Festsetzung beträgt 12 Kop. für 1 Pud (bisher bekanntlich 19 Kop. für 1 Pud).

Aus Frankreich.

Voraussichtliche Betriebseröffnungen in 1894 und 1895.

Nach Mittheilung des „Journal des transports" werden in den Jahren 1894 und 1895 voraussichtlich folgende Linien eröffnet werden:

1. von der Nordbahn im Januar 1894 die Linie Don-Templeuve (27 km), im April 1895 die Linien Haubourdin-Saint André (11 km), Denain-Saint Amand (16 km) und Ormoy-Mareuil sur Ourcq (21 km);
2. bei der Ostbahn im Juni 1894 die Linien Trilport-la Ferté Milon (28 km) und Armentières-Bazoches (26 km), sowie von der Linie Vitry-Lérouville, deren Geleise zu verdoppeln sind, die Strecke Blesme-Revigny (21 km), ferner im Mai 1895 die Geleisverdoppelung zwischen dem Bahnhof Troyes und Saint Julien (4 km), der Anschluss von Saint Julien (1 km) und der Anschluss von Troyes Preize (3 km);
3. bei der Westbahn im Mai 1894 von der Linie Fougères-Vire die Strecke Fougères-Saint Hilaire (36 km), im April 1894 von der Linie Carentan-Carteret die Strecke Carentan-la Haye du Puits (22 km), im Oktober 1894 die schmalspurige Linie Guingamp-Paimpol (35 km), im Mai 1895 von der Linie Dieppe-le Havre die Strecke Les Ifs-Etretat (15 km), im Oktober 1895 von der Linie Châteaubriant-Ploërmel die Strecke Châteaubriant-Messac (41 km) und im Dezember 1895 die Linie Saint Pierre Louviers-les Andelys (16 km);
4. bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Mai 1894 von der Linie Crest-Aspres les Veynes die Strecke Die-Aspres sur Buëch (55 km), im Oktober 1894 die Linie Orange-l'Isle sur Sorgues (38 km) und im September 1895 von der Linie Lozanne-Paray le Monial die Strecke Lozanne-Lamure (30 km);
5. bei der Orléansbahn im Juli 1894 die Linie Villeneuve sur Lot-Tonneins (34 km) und von der Linie Marmande-Angoulême die Strecke Ribérac-Angoulême (53 km);
6. bei der Südbahn im 1. Halbjahre 1895 von der Linie Prades-Olette die Strecke Prades-Villefranche (8 km);
7. bei der Staatsbahn im Juli 1894 von der Linie Tours-Sargé die Strecke Vouvray-Châteaurenault (24 km) und im Juli 1895 die Linie Voves-Toury (29 km); endlich
8. bei der Korsischen Eisenbahn im Juli 1894 von der Linie Mezzana-Corte die Strecke Vivario-Corte (21 km).

Legung des zweiten Geleises auf den Strecken Cherbourg-Caen und Brest-Rennes.

Die Abgeordneten und Senatoren der Departements Calvados, Manche, Ille et Vilaine, Côtes du Nord und Finistère sind bei den Ministern der öffentlichen Arbeiten und des Krieges unter Berufung auf die Interessen der Küstenvertheidigung, sowie auf die landwirthschaftliche und Handelsentwickelung wegen Legung des zweiten Geleises auf den Westbahnstrecken Cherbourg-Caen und Brest-Rennes vorstellig geworden. Die auf 16 Millionen Francs zu veranschlagenden Kosten sollten auf die 160 Millionen Francs, welche die Westbahn in solchen Arbeiten an den Staat zurückzuzahlen hat, angerechnet werden, so dass die Zinsengewähr nicht belastet wird. Beide Minister haben sich unter gewissen Vorbehalten dem Verlangen günstig gezeigt.

Auflassung der Strecke Pontorson-Moidrey.

Die der „Compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères" am 26. Juli 1868 konzessionirte Eisenbahn von Fougères nach der Mont Saint Michelbucht wurde durch Verordnung vom 22. November 1869 für gemeinnützig erklärt. Die ganze Linie Vitré-Fougères-Moidrey wurde auf Grund der Verträge vom 11. Juni 1881 und 2. Mai 1882 (genehmigt durch Gesetz vom 10. Juli 1882) verstaatlicht und auf Grund des Vertrages vom 17. Juli 1883 (genehmigt durch Gesetz vom 20. November 1883) der Westbahn überlassen. Auf der Strecke Pontorson-Moidrey (2,2 km) war der Verkehr ganz unbedeutend, weil die Reisenden in Pontorson andere Beförderungsmittel nach dem Mont Saint Michel fanden. Für die Instandsetzung der Strecke waren aber bedeutende Bauten auszuführen, während sich die Anlieger über die Strassenübergänge in Schienenhöhe beschwerten; der Gemeinderath von Pontorson verlangte infolge dessen die Auflassung der Strecke und vom 1. Juli 1886 ab gab die Westbahn im Einverständniss mit der Aufsichtsbehörde diesem Verlangen bis auf weiteres nach. Da die Handelskammer von Granville, der Untersuchungsausschuss, der Direktor des Geniewesens in Rennes und der Generalrath für Brücken und Strassen nichts gegen die Auflassung einzuwenden haben, so hat der Minister der öffentlichen Arbeiten am 8. Februar d. J. der Kammer einen Gesetzentwurf unterbreitet, auf Grund dessen die Westbahn von der Eisenbahn Vitrè-Fougères-Moidrey die Strecke Pontorson-Moidrey (Mont Saint Michel) dem Staate behufs Auflassung unentgeltlich zurückgibt.

Strassenbahn Pithiviers-Toury.

Zu dem am 8 August 1891 abgeschlossenen Konzessionsvertrage haben das Departement Loiret und die Gesellschaft der Decauvillewerke am 28./29. November 1893 einen Nachtragsvertrag vereinbart, auf Grund dessen die Anlagekosten infolge Vermehrung des Fahrparks um 100 000 Frcs. innerhalb der festgesetzten Höchstgrenze erhöht werden dürfen. Dieser Vertragszusatz ist durch Verordnung vom 8. Februar d. J. mit der Maassgabe genehmigt worden, dass die jährliche Belastung des Staatsschatzes keinenfalls die Summe von 17 920 Frcs. übersteigen darf.

Elektrische Untergrundbahn in Paris.

Auf Vorschlag des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat der Ministerrath, wie das „Journal des transports" mittheilt, beschlossen, den Kammern einen Gesetzentwurf zu unterbreiten, auf Grund dessen die Stadt Paris zur Anlage einer unterirdischen elektrischen Röhren-Strassenbahn vom Boulogner nach dem Vincenner Gehölz (Entwurf Berlier) ermächtigt wird, ohne dass sich indessen der Staat finanziell bei dem Unternehmen betheiligt.

Camargue-Eisenbahnen.

Nach der Zeitschrift „La voie ferrée" hat der Gemeinderath von Nîmes behufs Schaffung einer Lokalbahn von Nîmes über Bellegarde und Fourques nach Arles beschlossen, zu der Zinsengewähr jährlich eine Summe bis zur Höhe von 8 000 Frcs. jährlich unter der Bedingung beizutragen, dass die etwaigen Ueberschüsse der gegenwärtig im Betriebe befindlichen Camarguelinien zunächst auf die Lokalbahnen des Garddepartements zurückgezahlt werden und dass die auf Grund der Zinsengewähr zu zahlenden Vorschüsse gemäss dem Gesetz vom 11. Juni 1880 und der Verordnung vom 20. März 1882 zurückzuzahlen sind.

Konzessionsertheilung.

1. Der Generalrath des Aindepartements hat am 8. Februar d. J. der Gesellschaft Jeancard und Delaunay die Dampfstrassenbahnen Trévoux-Mâcon, Mâcon Saint Trivier de Courty, Bourg-Trévoux, Ambérieux-Cardon und Virieu le Grand-Ruffieu (zusammen etwa 200 km) konzessionirt.

2. Der Generalrath der Vendée hat am 8. Februar d. J. der Gesellschaft Jeancard und Delaunay die Lokalbahnen La Roche sur Yon-Cholet, La Roche sur Yon-Léger, L'Aiguillon sur Mer-Chantonnay, Chantonnay-Montaigu und Champ Saint Père-les Sables d'Olonne (zusammen etwa 225 km) konzessionirt.

Diese Unternehmer besitzen auch die Konzession für die Departementsbahnen von Charente Inférieure und Morbihan.

Aenderung des Lokalbahngesetzes von 1880.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 21. Februar d. J. der Kammer den Gesetzentwurf, betreffend Aenderung des Lokal- und Strassenbahngesetzes vom 11. Juni 1880, vorgelegt.

Freifahrtkarten für Offiziere.

Verschiedene Französische Eisenbahngesellschaften stellen gewissen Gruppen von Generalen, Stabsoffizieren und auch anderen Offizieren unentgeltliche Verkehrskarten für mehr oder weniger ausgedehnte Strecken ihrer Netze aus. Der Kriegsminister Mercier hat gegen diese Maassnahmen, deren Zweckmässigkeit die betheiligten Gesellschaften allein zu beurtheilen haben, durchaus nichts einzuwenden; um aber Missbräuchen, zu denen eine solche Uebung Veranlassung geben könnte, vorzubeugen, hat er in einem am 8. Februar d. J. an die kommandirenden Generale gerichteten Rundschreiben die Bedingungen für die Vertheilung und Verwendung solcher Karten festgesetzt, weil die Würde des Offizierkorps und der gute Ruf der Militärverwaltung in dieser Beziehung Rücksichten auferlegen, deren Beachtung wesentlich ist.

Zunächst darf die Militärbehörde keinenfalls bei der Austheilung der Karten, die von den Gesellschaften nur persönlich ausgestellt werden, mitwirken; demnach dürfen weder die Gesuche um Ausstellung solcher Karten auf dem Dienstwege vorgelegt, noch die ausgestellten Karten den Empfängern auf dem Dienstwege ausgehändigt werden. Wenn die Offiziere, welche solche Karten besitzen, sie auch bei Reisen, die sie ausserhalb des Dienstes ausführen, benutzen mögen, so ist es dagegen nicht zulässig, dass sie die Karten bei Reisen verwenden, die sie im Interesse des Dienstes mit Transportschein ausführen und bezüglich deren sie vom Staate Entschädigung für ihre Beförderungskosten erhalten.

Fahrpreisermässigung für Zollbeamte.

Ebenso wie viele andere Gesellschaftsklassen in Frankreich verlangen auch die Zollbeamten Begünstigung bei Eisenbahnreisen; einzelne Abgeordnete, die Kammer und der Finanzminister haben die Wünsche der Zollbeamten um Gewährung des Militärtarifs beim Minister der öffentlichen Arbeiten befürwortet. Neuerdings haben wieder die Abgeordneten Labat und Gruet ein Gesuch an den Minister gerichtet, dass er bei den Eisenbahngesellschaften die Bewilligung des Militärtarifs für die Zollbeamten veranlassen möchte. Der Minister hat den Antragstellern indessen nach Mittheilung des „Journal des transports" geantwortet, dass die Gesellschaften allen bisherigen Versuchen hartnäckigen Widerstand entgegengesetzt hätten, so dass auch ein neuer Schritt seinerseits nur einer Weigerung begegnen würde.

Staatsaufsicht über die Eisenbahnen in Paris.

Durch Erlass vom 14. Februar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten folgendes bestimmt:

Art. 1. Für die im Betriebe, im Bau oder in Bauvorbereitung befindlichen Eisenbahnlinien in Paris, nämlich a) Linien im Betriebe (Auteuillinie, Kleine Gürtelbahn und deren Anschlüsse an den Nordbahnhof), b) Linien im Bau (Verlängerung der Sceauxlinie bis zum Medicisplatz), c) Linien in Bauvorbereitung (Verlängerung der Moulineauxlinie bis zur Invalidenesplanade und alle anderen im Innern von Paris zu bauenden Linien) wird eine besondere Aufsichtsdienststelle geschaffen.

Art. 2. Diese Aufsichtsstelle wird der 1. Inspektion zugetheilt und von einem Oberingenieur der Brücken und Strassen (Le Chatelier) geleitet. Dieser Dienstvorstand, dessen Befugnisse die gleichen sind wie bei den grossen Netzen diejenigen der vier Aufsichtsoberingenieure, hat unter seinem Befehl einen Ingenieur der Brücken und Strassen (Dardenne) zur Beaufsichtigung der Vorarbeiten, Neubauten und der Bahnunterhaltung, ferner einen Ingenieur der Bergwerke (Pellé) zur Beaufsichtigung des Betriebes, der Zugförderung, des Verkehrsdienstes und der allgemeinen Verwaltung.

Art. 3. Vorschläge für Verbandstarife, bei denen die Gürtelbahn nur als Durchgangslinie betheiligt ist, sind der besonderen Aufsichtsstelle nicht zu unterbreiten.

Art. 4. Diese Bestimmungen treten am heutigen Tage in Kraft.

Bahnhofspolizei bezüglich der Vorplätze.

Durch Erlass vom 4. Juli 1881 hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten infolge von unliebsamen Vorkommnissen auf verschiedenen Südbahnhöfen den Präfekten im Bereiche des Südbahnnetzes folgende Anweisung gegeben: „Nach den ministeriellen Anweisungen vom 15. April 1850 und 22. Februar 1868 gehören Zuwiderhandlungen gegen Art. 2 der Polizeiordnung für die Bahnhofsvorplätze (Platzanweisung für Fuhrwerke) zur Zuständigkeit der Verwaltungsaufsichtskommissare, doch soll die Ortspolizei nichtsdestoweniger dabei mitwirken, wenn die von den genannten Beamten getroffenen Maassnahmen Geschrei, Schmähungen, Zänkereien oder andere zu ahndenden Vergehen veranlassen. Zuwiderhandlungen gegen Art. 3 der genannten Polizeiverordnung, der die Bettelei und zudringliche Bitten verbietet, gehören dagegen ausschliesslich zu den Befugnissen der Ortspolizei."

Da seitdem in anderen Departements Zweifel entstanden sind über die Auslegung des Art. 16, durch den die Verwaltungsaufsichtskommissare, die vereidigten Beamten der Gesellschaft und die Gendarmerie mit der Ausführung der genannten Erlasse betraut sind, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Rundschreiben vom 24. Februar d. J. den obigen Erlass allen Präfekten zur Kenntnissnahme und weiteren Veranlassung mitgetheilt.

Aus Spanien und Portugal.

Unterstützung nothleidender Bahnen.

Der Ministerrath hat für die Unterstützung nothleidender Bahnen (vgl. Nr. 9, S. 80 und Nr. 13, S 115 d. Ztg.) in einer Sitzung vom 16. Februar d. J. folgende Maassregeln ins Auge gefasst: 1. einheitliche Gestaltung der Tarife; 2. gleichmässige Eintheilung der Waaren in 6 Klassen; 3. gleichmässige Festsetzung der Lade- und Entladegebühr sowie Erhebung eines Zuschlags von 50 Cts. für die Be- und Entladung und von 10 Cts für die Personenfahrkarten; 4. Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zur Herstellung von Zufahrtsstrassen in einem Umkreise von 10 km von den Eisenbahnstationen; endlich 5. Verpflichtung der Eisenbahngesellschaften zum Bau von Nebenbahnen in ihren bezüglichen Verkehrsgebieten. Die Gesellschaften sind bereit, die ersten vier Maassregeln anzunehmen, sie erklären indessen, über das geplante Nebenbahnnetz sich nicht eher aussprechen zu können, bis sie alle Einzelheiten des Regierungsentwurfs für den Bau von Nebenbahnen kennen; ausserdem verlangen die Gesellschaften, dass die Konzessionsfristen für die verschiedenen von ihnen besessenen Linien gleichmässig festgesetzt werden, daraus würde eine Konzessionsverlängerung für die meisten Linien entstehen, so

dass die Gesellschaften die Tilgung ihrer Schuldverschreibungen eine Zeit lang einstellen könnten. Die Regierung dagegen legt gerade besonderen Werth auf die Herstellung von Neubaulinien und will damit einen umfassenden Plan öffentlicher Arbeiten verbinden; auf diese Weise hofft die Regierung, ausländische Geldmittel nach Spanien zu ziehen und dadurch den Nationalreichthum zu entwickeln. Die Beschaffung derartiger Mittel im Auslande würde aber die weitere Folge haben, dass die Gesellschaften Anweisungen auf Paris und London für bedeutende Beträge in die Hände bekämen, was eine sofortige Ermässigung des hohen Wechselkurses zur Folge haben würde. Unter solchen Umständen hat denn der Ministerrath am 16. Februar d. J. beschlossen, keinen Gesetzentwurf bezüglich der Unterstützungsmaassregeln den Reichsständen vorzulegen, bis sich die Gesellschaften nicht zum Bau des Nebenbahnnetzes verpflichtet haben. Da in den Beschlüssen des Ministerraths die von den Gesellschaften geforderte Konzessionsverlängerung nicht erwähnt ist, so wird man wohl in der Annahme nicht fehlgehen, dass die Regierung dieses Zugeständniss als letzten Trumpf in der Hand behalten will, um die Gesellschaften zum Bau des Nebenbahnnetzes zu veranlassen. Inzwischen ist es indessen wieder zweifelhaft geworden, ob diese Bedingungen die Grundlage für die Verhandlungen zwischen Regierung und Gesellschaften bleiben werden, da das Ministerium Sagasta ins Schwanken gerathen ist; wenn auch Sagasta im neuen Ministerium den Vorsitz behalten hat, so haben doch der Finanzminister Gamazo und der Minister der öffentlichen Arbeiten Moret ihre Sitze aufgeben müssen.

Valencia und Nordostspanische Eisenbahn.

Die „Valencia and North Eastern of Spain railway company" hat dem „Journal des transports" mitgetheilt, dass die Auslegung des Königlichen Erlasses vom 23. November 1893 (vgl. Nr. 9, S. 80 d. Ztg.) als Erklärung des Verfalls der Konzession irrig sei. Der Verfall sei thatsächlich nicht ausgesprochen und würde es nur dann sein, wenn die Arbeiten überhaupt nicht begonnen wären. Da aber die Gesellschaft der Regierung Beweise von ihrer Lebensfähigkeit gegeben hat, so wird ihr voraussichtlich eine Konzessionsverlängerung bewilligt werden, zumal sich die Gesellschaft mit einer Beihilfe von 14 000 000 Pes. begnügt, während das Gesetz vom 15. August 1888 eine solche von 17 000 000 Pes. bewilligte.

Nordspanische Eisenbahn.

Die am 3. März d. J. abgehaltene Hauptversammlung (vgl. Nr. 19, S. 170 d. Ztg.) hat 1. dem Verwaltungsrath Vollmacht ertheilt, die mit der Regierung im Interesse der Gesellschaft angeknüpften Unterhandlungen fortzusetzen; 2. den Verwaltungsrath ermächtigt, unter Verpfändung der neu gebauten oder in Bau befindlichen Linien Schuldverschreibungen auszugeben, das bisherige Muster bezüglich der Tilgungszeit und -Art bei den genannten Schuldverschreibungen zu ändern, Bestimmung zu treffen, ob die Zahlung in Franken oder Pesetas erfolgen soll und den Zahlungsort in Spanien oder im Auslande festzusetzen; endlich 3. den Verwaltungsrath ermächtigt, alle Vermögensstücke zu verkaufen, die Ausloosung, Tilgung oder Rückzahlung der Schuldverschreibungen auszusetzen und alle erforderlichen Unterhandlungen mit den Gläubigern anzuknüpfen.

Angeblich fehlen der Gesellschaft 6 Millionen Pesetas, um der Verzinsung und Tilgung ihrer Anleihen vollständig gerecht zu werden.

Eisenbahn Alicante-Elche-Crevillente.

Unter dem Namen „Compagnie anonyme de chemins de fer d'Alicante-Elche-Crevillente" hat sich in Brüssel eine Gesellschaft gebildet, welche die Konzession für die im Bau begriffene Eisenbahn Alicante-Elche-Crevillente erwerben, die Bahn vollenden, ausrüsten und betreiben, Verlängerungen und Zweigbahnen bauen und betreiben, sowie Patente bezüglich des Eisenbahngewerbes ankaufen und verwerthen will. Der Verwaltungsrath besteht aus den Herren V. Bicurge, H. van de Putte, F. Cantarell, O. Berrewaerts und J. B. Bontemps.

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Dem Französischen Senate haben die Inhaber von Portugiesischen Eisenbahnschuldverschreibungen eine Bittschrift gegen die Benachtheiligung der Französischen Gläubiger überreicht. Am 8. März d. J. kam die Angelegenheit im Senate zur Verhandlung; der Berichterstatter Trarieux legte gegen den Erlass vom 5. Januar d. J. Verwahrung ein, weil er eine wahre Beraubung der Französischen Gläubiger sei. Der Ministerpräsident Casimir Périer antwortete: Frankreich werde seiner Aufgabe, die Interessen seiner Angehörigen zu vertheidigen, nicht untreu werden. Bereits im Januar d. J. habe sich die Französische Regierung gegen gewisse Bestimmungen des Vergleichsentwurfs, besonders gegen die Art der Regelung des Staatsguthabens verwahrt; Portugal habe infolge dessen einen Vertreter mit neuen Vorschlägen nach Paris gesandt, mit dem die Gläubiger verhandeln würden und die Regierung werde eingreifen, um letztere zu schützen. Nach Anhörung dieser mit Beifall aufgenommenen Erklärung ging der Senat, nachdem er die Folgerungen des Berichtes genehmigt und der Regierung das Vertrauen auf thatkräftige Vertretung der Landesangehörigen ausgedrückt hatte, zur Tagesordnung über.

Unter diesen Umständen scheint die Regelung der Portugiesischen Angelegenheit, die bereits nahe bevorzustehen schien, wieder in die Ferne gerückt zu sein.

Aus Afrika.

Südafrikanische Republik.

Die Regierungen der Südafrikanischen Republik und von Natal haben im Februar d. J. einen Vertrag abgeschlossen, durch den sich die Südafrikanische Republik verpflichtet, die gegenwärtig in Charlestown an der Grenze der Republik endigende Natalbahn bis nach Johannesburg zu verlängern. Damit aber durch diese neue Verbindung mit dem Meere die Eisenbahn von Pretoria nach der Delagoabay nicht unterboten und beeinträchtigt wird, ist nach dem Wunsche des Präsidenten Krüger vereinbart, dass die Tarife auf der ganzen Strecke von Durban bis Johannesburg und Pretoria bei gewöhnlichen Waaren höchstens 6 und wenigstens 3 Pence, bei Massengütern (Rohstoffen) höchstens 3 und wenigstens 1,5 Pence für die Tonnenmeile betragen, keinenfalls aber niedriger sein sollen, als die Tarife der Linie Pretoria-Delagoabai. In dem Vertrage verpflichtet sich Natal ausserdem, seine Zweigbahn Ladysmith-Harrismith nicht nach einem Punkte nördlich von Kroonstadt zu verlängern; diese Bahn soll streckenweise und wenn möglich im Juli, spätestens aber im Dezember 1895 vollständig dem Betriebe übergeben werden. Der Volksrath des Orange-Freistaates hat bereits den Gesetzentwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn Kroonstadt-Harrismith, genehmigt.

Mosambik (Portugiesisch Ostafrika).

Für die der Nyassagesellschaft in Lissabon übertragene Eisenbahn von der Küste nach dem Nyassa (vergl. Nr. 42 S. 404 Jahrg. 1893 d. Ztg.) hat sich eine Englische Gesellschaft gebildet, welche die Konzession erworben hat und nach der grossen Regenzeit mit dem Bau der von Ibo an der Küste ausgehenden Eisenbahn beginnen will. Die Ausbeutung der am rechten Ufer des Rovuma befindlichen Kohlenlager ist bereits in vollem Gange.

Kongostaat.

Bei der feierlichen Eröffnung der Anfangsstrecke der Kongobahn (vergl. Nr. 10 S. 90 d. Ztg.) hat der Generalgouverneur des Kongostaates, Major Wahis, eine bemerkenswerthe Rede gehalten, aus der wir im folgenden einige Stellen wiedergeben:

Nachdem der König-Souverän den Kongostaat gegründet, die Verwaltung eingerichtet und die grossen Forschungszüge zur Sicherung seiner Rechte nach den fernsten Grenzen in Bewegung gesetzt hatte, wünschte das Staatsoberhaupt das wundervolle Netz der natürlichen Verkehrswege des Staates in der Weise zu ergänzen, dass er die nicht schiffbare Strecke des Kongounterlaufs durch eine Eisenbahn ersetzte. Man verkannte in Europa die Schwierigkeiten des Unternehmens nicht; man wusste, dass die Bahn durch eine bergige, von zahlreichen Wasserläufen durchschnittene Gegend führen und dass die Anlage bedeutender Kunstbauten erforderlich sein würde; man wusste auch, dass die Bevölkerung des Landes zu jener Zeit jeder Erdarbeit abgeneigt sei und keine Hilfe für den Bahnbau bieten würde; es stand zu befürchten, dass die aus dem Auslande gekommenen Arbeiter bedeutende Verluste erleiden würden, ehe sie sich an das Klima gewöhnten; man fragte sich endlich, ob man am Oberlauf diejenige Waarenmenge finden würde, deren Beförderung zur Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich ist. Diese Erwägungen mussten die dem Staate ergebenen Finanzleute zurückhaltend machen und nicht ohne Beunruhigung sahen die Freunde des Werkes die Zeit verstreichen, ohne dass der Plan Fortschritte machte. Wie alle Schwierigkeiten, welche zeitweilig die Errichtung des Staates verzögerten, wurden auch diese dank der thatkräftigen Beharrlichkeit der Anschauungen besiegt. Anfang 1887 landete eine Ingenieurabtheilung unter Befehl des Majors Cambier in Matadi, um die Vorarbeiten für die nach dem Stanleypool führende Eisenbahn zu beginnen; der Major Cambier hatte das Verdienst, die ersten Arbeiten einzurichten und ihnen dank seiner grossen Erfahrung in Afrikanischen Angelegenheiten den kräftigsten Antrieb zu geben. Der Erfolg dieser ersten Anstrengungen machte grossen Eindruck auf die öffentliche Meinung, die nun der Zukunft mit mehr Vertrauen entgegensah. Nachdem Cambier die Richtungslinie bis zur Lukunga festgestellt hatte, erforschte er im allgemeinen die Bodenver-

hältnisse bis zum Stanleypool und überliess dann die Fortsetzung der Vorarbeiten dem Ingenieur Charmanne, welcher seitdem die Baudirektion der Bahn behalten hat. Ende 1888 waren die Vorarbeiten vollendet und Charmanne berichtete nach Belgien die Grundlagen, welche die endgültige Bildung der Kongo-Eisenbahngesellschaft gestatten sollten. Die Seele dieser Bildung war der Major Thys, der mit Thatkraft und Einsicht die Verwirklichung des Planes durchführte; nachdem er Hauptgründer der Gesellschaft gewesen war, wurde er ihr Generaldirektor und die öffentliche Meinung kann ihm einen grossen Theil des Erfolges zuschreiben.

Anfang 1890 kamen die Baubeamten der Gesellschaft in Afrika an und im April 1890 wurde der erste Spatenstich gethan. Um aus dem Kessel von Matadi herauszukommen, musste in dem harten Gestein eine Riesenanstrengung entwickelt werden, die mehrfach den Erfolg des Werkes in Frage zu stellen schien. Alle Schwierigkeiten vereinigten sich auf der kurzen Strecke von Matadi bis zur Mpozobrücke. Gut gewählte Ingenieure, eine bedeutende Arbeiterzahl, reichliche Vorräthe jeder Art waren vorhanden und schienen einen schnellen Fortschritt zu versprechen; aber die Art des Geländes vereinigte alle an einem Orte und daraus entsprangen schwere Uebelstände. Die Arbeit war hart und der Fortschritt fast unmerklich; Unzufriedenheit und Entmuthigung entstanden und verbreiteten sich mit erschreckender Schnelligkeit unter den auf engem Raume zusammengedrängten, an anhaltende Arbeit nicht gewöhnten Arbeitern. Mehr die Entmuthigung als die Arbeit richtete die schrecklichen Verheerungen an, die Matadi eine so traurige Berühmtheit gegeben haben. Die Todesfälle steigerten sich ganz erheblich und unter den widerstehenden Schwarzen meldeten sich viele krank; die kräftigeren weigerten sich offen zu arbeiten, während nur ein geringer, gelehriger Bruchtheil den Felsen mit düsterem Schweigen angriff. Zwei Jahre dauerte der Kampf; Anfang 1892 war er in Wirklichkeit beendet. Die Arbeiten wurden leichter und diejenigen Arbeiter, welche die Vorjahre überstanden hatten, bildeten einen ausgesuchten Kern, dem sich die neu Hinzukommenden schnell anschlossen. Vom Mpozofluss bis Kenga waren auch noch böse Stellen zu überwinden, aber der Sieg war bereits erfochten und der Erfolg konnte nicht mehr ernstlich in Frage gestellt werden. Der Bau wird nunmehr einen ebenso regelmässigen Verlauf nehmen, als wenn er in einem Europäischen Lande ausgeführt würde. Die Ergänzung der Arbeiter erfolgt leicht an der Küste und der schlechte Ruf von Matadi beginnt zu verschwinden; zu den im Auslande angeworbenen Negern gesellen sich seit einigen Monaten die Eingeborenen der Kongogegend und bei weiterem Vordringen hat die Bahn eine volkreiche Gegend zu durchziehen, wo die Anwerbungen noch bedeutender werden dürften. Mit dem Vordringen der Eisenbahn wird auch ein Theil der Träger, die sich bereits Bedürfnisse geschaffen haben, verfügbar und es steht zu erwarten, dass sich von ihnen bedeutende Gruppen zu billigen Preisen anbieten werden.

Als man den Bau der Bahn begann, wusste man zwar, dass die oberhalb vom Stanleypool gelegenen ungeheuren Gebiete grosse Reichthümer beherbergen, aber man konnte nicht erwarten, dass gewisse Erzeugnisse, besonders Kautschuk, in kurzer Frist zugleich in allen Theilen des Staates gewonnen werden würden; man konnte nicht voraussehen, dass die Gegenden des Ostens dem Arabischen Einfluss vollständig entzogen werden würden und dass die Schätze dieser reichen Gegenden, statt auch ferner die Richtung nach der Ostküste einzuschlagen, nach der Kongomündung abfliessen würden; man sah auch nicht voraus, dass die Gebiete des Uëlle so vollständig wie sie es sind von den Streitkräften des Kongostaates besetzt werden würden, sodass die Eisenbahn auch von dort bedeutenden Gewinn ziehen kann. Wenn man bedenkt, dass alle Ausfuhrwaaren, die von Norden, Osten und Süden auf den grossen Schifffahrtsstrassen des Oberkongo am Stanleypool zusammenfliessen, auf einer einzigen Eisenbahn befördert werden müssen, so drängt sich die Ueberzeugung auf, dass der Verkehr dieser Bahn ausserordentlich bedeutend werden und diese in nicht ferner Zukunft unzureichend sein wird, um alle am Stanleypool zusammentreffenden Erzeugnisse nach der Küste herabzuführen..

Neuerdings hat die Kongo-Eisenbahngesellschaft bei der „Société des Aciéries d'Angleur“ 50000 eiserne Querschwellen, Bauart Ponsard, und bei der „Société de St. Léonard“ in Lüttich 4 Betriebslokomotiven bestellt, während sich bei der Gesellschaft Dyle und Bacalan in Löwen 3 Personenwagen im Bau befinden, welche die von der Gesellschaft in ihren Werkstätten in Matadi selbst ausgeführten vorläufigen Personenwagen ersetzen sollen. Auf der Weltausstellung in Antwerpen wird die Gesellschaft einen vollständigen Zug ausstellen, der aus einer Lokomotive, einem Güterwagen mit Drehgestell, einem zweiachsigen Güterwagen und einem Personenwagen bestehen soll, während das aufnehmende Geleis dem in Afrika verwendeten nachgebildet wird.

Reichsgerichts-Erkenntnisse.

v. O. **Rechtswidrige Zueignung von Schlafwagengeldern.** Aus den Entscheidungsgründen: „Auf der Bahnstation O. war von einem Reisenden B. ein reservirter Schlafwagenplatz von O. nach Berlin für den Abendzug bestellt und die Vorausbestellung seitens der Station O. telegraphisch der Abgangsstation Oderberg angezeigt worden. Kurz vor Ankunft des Zuges bezahlte B. auf der Station O. gegen Empfangnahme einer Quittung und einer beglaubigten Abschrift der Depesche, durch welche die Station Oderberg den Eingang und die Ausführung der Vorausbestellung gemeldet hatte, an den Stationsassistenten K. 11 ℳ, nämlich 10,50 ℳ für den Schlafwagenplatz und die Vorausbestellung und 0,50 ℳ für die Depesche. K. händigte diese 11 ℳ nach Ankunft des Abendzuges dem bei demselben als Schlafwagenschaffner fungirenden Angeklagten mit dem Bemerken aus, dass B. Quittung darüber empfangen habe und erhielt darauf 0,50 ℳ als die der Station O. zustehende Depeschengebühr von dem Angeklagten zurück. In Berlin erklärte Angeklagter dem B., er habe für ihn in O. an den Stationsbeamten auf dessen Verlangen 10,50 ℳ Schlafwagengeld einschliesslich Vorausbestellungsgebühr verauslagt und forderte ihn zur Erstattung des verauslagten Betrages auf. Anfänglich verweigerte B. die Zahlung unter Vorzeigung der Quittung, schliesslich gab er jedoch dem Angeklagten, da dieser bei seiner Forderung beharrte, zur Vermeidung von Weiterungen die verlangte Summe. Die Strafkammer hat die rechtswidrige Zueignung der beiden Beträge, der 10,50 ℳ, die der Angeklagte von K. und der 10,50 ℳ, die er von B. erhalten, als eine einzige strafbare Handlung, als Vergehen gegen § 350 R.-Strf.-G.-B.'s angesehen und in derselben zugleich die Merkmale eines gegen B. gerichteten Betrugsversuches gefunden. Das Urtheil ist aufgehoben und rücksichtlich der 10,50 ℳ, die Angeklagter von K. empfangen hat, ist der Thatbestand des § 350 R.-Strf.-G.-B.'s genügend begründet. Dagegen hat Angeklagter die 10,50 ℳ, die er von B. erlangt hat, nicht als Beamter und nicht als eine der Bahnverwaltung zustehende Gebühr gefordert; vielmehr muss angenommen werden, dass Angeklagter bei der Forderung der 10,50 ℳ von B. lediglich einen Anspruch aus der Geschäftsbesorgung, der, soweit ersichtlich, ein amtlicher Charakter nicht beiwohnte, geltend gemacht und dass B. auch nur einen Anspruch solcher Art hat befriedigen wollen. Dann ist es rechtsirrig, wenn der Thatbestand des § 350 a. a. O. darin gefunden wird, dass Angeklagter das von B. empfangene Geld behielt, auch ist nicht zu ersehen, wodurch der Vorderrichter zu der Auffassung gelangt ist, dass die Zueignung des von K. erhaltenen Geldes seitens des Angeklagten und dessen Verhalten gegenüber dem B. nur eine einzige Handlung im Sinne des § 73 R. Strf.-G.-B.'s bilde.“ (Erkenntn. des II. Senats des Reichsgerichts vom 6. Juni 1890; Jurist. Wochenschr., 1893 S. 413 f.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Druckfehlerberichtigung. Auf Seite 24 des vom 1. November 1893 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Obst, frischem und getrocknetem, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes ist der Frachtsatz Nagy Szöllös-Konstanz Serie Ia von 422 auf 522 ₰ zu berichtigen.

Wien, am 20. März 1894. (663)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Verkehrsstörungen.

Lokalbahn Gr. Priesen-Wernstadt Auscha. Auf der Strecke Loschowitz-Wernstadt musste am 16. März l. J. der Gesammtverkehr infolge von Schneeverwehung eingestellt werden. Die Störung wird voraussichtlich 5 bis 6 Tage andauern.

Wien, am 20. März 1894. (664)

Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Sächs. Staatseisenbahnen. Wegen Schneeverwehung war der Betrieb auf der Strecke Bienenmühle-Moldau vom 16. bis 20. März d. J. eingestellt.

Dresden, am 20 März 1894. (665

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 20. d. Mts. wird für Cementtransporte in Ladungen von 10 t pro Wagen zwischen Weisenau und Wiesbaden H. L. B. ein Frachtsatz von 0,20 ℳ für 100 kg eingeführt.

Mainz, den 19. März 1894. (666)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Aufhebung der vorübergehend ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Kleie). Am 1. Juli d. J. treten die im Nachtrag 4 zu Tarifheft 1 für den Verkehr mit Wien und den Wiener Vororten bestehenden vorübergehend ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Kleie) ausser Kraft. Ueber die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen ertheilen auf Wunsch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen Auskunft.

Magdeburg, den 19. März 1894. (667)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Die im Verkehr mit den Stationen Altensteig, Eningen unter Achalm, Honau, Pfullingen, Schramberg und Unterhausen der Württembergischen Staatseisenbahnen — Gütertarif, Heft I bis IV vom 1. Juli 1891 — zur Erhebung gelangenden Zuschlagbeträge werden vom 25. d. Mts. ab für Kokssendungen, welche zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III abgefertigt werden, im Verkehr mit der Station Altensteig auf 0,02 ℳ, im Verkehr mit den übrigen vorgenannten Stationen auf 0.01 ℳ für 100 kg ermässigt.

Köln, den 20. März 1894. (668)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird das Heft 4 (Baden-Saarbrücker Verkehr) des Südwestdeutschen Tarifes für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen unter Aufhebung des bisherigen Tarifs vom 1. November 1886 neu herausgegeben. Durch diesen neuen Tarif werden neben Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch für einzelne Stationsverbindungen geringfügige Frachterhöhungen herbeigeführt. Insoweit letzteres der Fall ist, bleiben die billigeren Frachtsätze noch bis 15. Mai l. J. bestehen.

Der Tarif kann zum Preise von 40 ₰ für das Stück durch Vermittelung unserer Stationen sowie von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. März 1894. (669)

Namens des Verbandes: Generaldirektion der Gr. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterr. und Sächsisch-West-Oesterr.-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren usw. zwischen Saaz B. E. B. einerseits und Reichenberg S. St. E. und S. N. V. B. andererseits und Saaz K. K. Oe. St. einerseits und Reichenberg S. St. E. andererseits ermässigte Ausnahme-Tarifsätze in Kraft. welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 21. März 1894 (670)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits über Oesterreich-Ungarn. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ist zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr der II. Nachtrag in Geltung getreten.

Derselbe enthält ausser bereits verlautbarten Tarifmaassnahmen die Aufhebung der Tarife für Stationen der Württembergischen Staatsbahnen mit 1. Juli 1894 und ist kostenfrei durch die Verbandsstationen zu beziehen.

Breslau, den 18. März 1894. (671)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. April 1894 treten anderweite ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen nach den Stationen Danzig, Elbing, Königsberg i. Pr., Memel und Neufahrwasser für den Platzverkehr bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 17. März 1894. (672)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

(Güterverkehr Fortsetzung S. III.)

5. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 36. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 25. April 1894, um 12 Uhr Mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1893.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1893.
3. Antrag des Verwaltungsrathes: „den im § 52 der Gesellschaftsstatuten bezeichneten Reservefonds um 738 750 fl. Oe. W. d. i. auf 10 % des eingezahlten Aktienkapitals von 19 047 500 fl. Oe. W., daher auf 1 904 750 fl. Oe. W. aus dem Dispositions-Reservefonds zu erhöhen."
4. Antrag bezüglich der Verwendung des im Jahre 1893 erzielten Reingewinnes.
5. Verwaltungsraths-Wahl.
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1894.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maassgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kuponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

und zwar spätestens bis 17. April d. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 22. März 1894. (673)

Der Verwaltungsrath.

*) **§ 35.** An der Generalversammlung theilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritt derselben am Sitz der Gesellschaft, oder bei den vom Verwaltungsrath in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlauf befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheit handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von 2/3 der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Wagenverkauf. Es sind hierselbst 13 noch lauffähige 2achsige, offene Güterwagen von 13,40 qm Bodenfläche, 0,70 m Bordhöhe, 3,66 m Radstand und 6 500 kg Ladegewicht, zu verkaufen. Die Besichtigung kann jederzeit nach Vereinbarung mit unserer Maschineninspektion stattfinden. Angebote sind bis zum 1. Mai d. J. bei uns einzureichen.

Lübeck, den 21. März 1894. (674)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Nr. 6. Jahrgang 1894. Berlin, am 24. März 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Kiste	leere Flaschen	61	1	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
2	Æ Co.	581 5270	1 1	„ Korb	Eisenw.	137	2	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
3	A K	—	1	„	leer	7	3	Neubukow	Meckl. Friedr. Frzb.	
4	A K	20	1	Kiste	leer	20	4	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
5	B K	2569	1	Ballen	Drahtgeflecht	26	5	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
6	C S	538	1	Kiste	Messingwaare	87	6	Magdeburg C.	K. E.-D. Magdeburg	
7	E W O N	952	1	Korb	Glasballon	7,5	7	Braunschweig H.	„	
8	F F	1933	1	Kiste	Saugflaschen	25	8	Bochum B. M	Rechtsrh. Köln	
9	F H	5806	1	Ballen	?	105,5	9	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bez : Wien.
10	F W	5	1	„	Kunstwolle	26	10	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
11	G R	—	1	Pack	4 Tischfüsse	7	11	Wetzlar	Rechtsrh. Köln	
12	G S	1303 1137 1311	3	Petroleumfässer	leer	—	12	Griesborn	Linksrh. Köln	
13	H	2109	1	Ballen	?	32,5	13	Forst	K. E.-D. Erfurt	
14	H A S	1, 2, 5	3	Kisten	Lampentheile	123 135 150	14	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
15	J G	8825	1	Ballen	Läuferstoffe	73	15	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
16	J H B	1889	1	Bierfass	leer, 12,8 l	—	16	Ulm	Württemberg. Stsb.	
17	J S & H B	—	1	Bund	Jutegarn	18	17	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
18	L K S	3	1	Ballen	getheertes Wagenladetuch	24	18	Rheydt	Linksrh. Köln	
19	M	—	1	—	getrocknete Haut	9	19	Langenbrücken	Badische Stsb.	
20	N	103 11½ 1½	1	Blechbüchse	schwarzer Farbstoff	12	20	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	bei Bodenrevision gef., beschr.: Breslau, bez.: (alt) von Myslowitz.
21	R F	100	1	Fass	leer	24	21	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
22	S B	—	1	—	Privatkette, 7 m lang	—	22	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
23	S C	—	1	—	Roststab	?	23	Biberach-Zell	Badische Stsb.	
24	S W	1029	1	Kiste	Cigarren	28	24	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
25	T 3/6	—	1	Fass	Carbolineum	220	25	St. Wendel	Linksrh. Köln	
26	Th & Cie.	—	1	Bierfass	leer	25	26	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
27	W O	25	1	Bund	Wannen	9	27	Heidelberg	Badische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
28	E H C B Anous	13411	1	Kiste	seidene Gaze	36,5	28	Köln (Eilgut)	Linksrh. Köln	
29	Eisenwerk Bergedorf	—	1	Korbflasche	leer	4	29	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
30	S. Glücksohn, Berlin, Verleihinstitut	—	1	Sack	Weizen	100	30	Marienburg	K. E.-D. Bromberg	
31	Dominium Gutten	—	1	„	Betten	5	31	Stallupönen	„	
32	Fr. Hafner	335	1	Bierfass	leer	—	32	Ulm	Württemberg. Stsb.	
33	Hamburg F E	18	1	Verschl.	eis. Heerd	107,5	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	J. Hartmann	1885 1889	2	Bierfässer	leer	—	34	Ulm	Württemberg. Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
35	Max Haupt	248	1	Bierfass	leer —	—	35	Ulm	Württemberg. Stsb.	
36	C. W. Kipper	—	1	„	leer —	32	36	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
37	Paris	—	1	Koffer	Kleider (alt und werthlos), 2 Eisenbahnmützen, 1 Tuchfausthandschuh, 1 Ueberzieher	3	37	Forst	K. E.-D. Erfurt	bez.: Lübbenau – Forst.
38	Paulshöhe	1683	1	Gebinde	leer —	18	38	Kiel	K. E.-D. Altona	
39	Planfabrik Magdeburg Joh. Schleuss	22	1	—	Privatplan —	34	39	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
40	Jos. Marse	1305	1	Bierfass	leer —	31	40	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
41	roth	I	1	Stange	Rundeisen —	3	41	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
42	—	89 u. 46	2	Ballen	Piassavabesen —	186	42	Rostock	„	
43	—	707	1	—	Eisenplatte —	55	43	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
44	—	2240 / 240 / 11	1	—	Stahlplatte (2,25 m lang, 23 cm breit)	—	44	Eller	Rechtsrh. Köln	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
45	weiss #	—	3	Pack	Bandeisen —	74	45	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
46	P / P B (im Dreieck) J. J. C.	9118	1	Kiste	Spitzen —	77	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
47	—	—	1	Pack	Abfallblech —	20	47	Düsseldorf-D.	Rechtsrh. Köln	
48	—	—	1	—	Aufsatz zu einem Mantelofen	4	48	Neuss	Linksrh. Köln	
49	—	—	1	Sack	Betten u. Kleider —	—	49	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
50	—	—	1	Verschlag	eis. Bettstelle —	45	50	Coblenz	Linksrh. Köln	
51	—	—	1	Korb	Blumenkohl —	40	51	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	*)
52	—	—	2	—	eis. Brechstangen —	13	52	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
53	—	—	1	Ballen	Dachpappe —	40	53	Diepholz	Rechtsrh. Köln	
54	—	—	1	Bund	Eisen —	29,5	54	Vienenburg	K. E.-D. Magdeburg	
55	—	—	1	—	Eisenrohr —	9	55	Düsseldorf-D.	Rechtsrh. Köln	
56	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	38	56	„	„	
57	—	—	1	Bund	5 Stück Forken —	—	57	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
58	—	—	8	Stück	Grubenhölzer —	–	58	Wanne	Rechtsrh. Köln	
59	—	—	1	—	Gusstheil zu einer Häckselmaschine	20	59	Mannheim	Badische Stsb.	
60	—	—	1	Bund	Hufeisen —	—	60	Spandau	K. E.-D. Altona	
61	—	—	2	Säcke	Kalidünger —	202	61	Salzgitter	K. E.-D. Magdeburg	zu einer Hängelampe gehörig.
62	—	—	1	—	eis. Kugel —	6	62	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
63	—	—	1	—	eis. Ladebrücke —	—	63	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
64	—	—	1	Sack	Leim —	32	64	Düsseldorf-D.	Rechtsrh. Köln	
65	—	—	1	—	altes Maschinentheil	24,5	65	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
66	—	—	1	Milchkanne	— —	—	66	„	„	
67	—	—	1	—	Ofentheil (emaill. quadratförm. Aufsatz mit runder Oeffnung)	5	67	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
68	—	—	1	Stück	Packtuch (Wagendecke)	—	68	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
69	—	—	2	Fässer	1 leeres Petroleumfass, 1 leere Cementtonne	38	69	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
70	—	—	1	—	Pflugschaar —	—	70	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
71	—	—	1	—	eis. Rohr —	122	71	Düsseldorf-D.	Rechtsrh. Köln	
72	—	—	22	—	Privatrungen (rohe kieferne Knüppel)	?	72	Leipzig Elbg. B.	K. E.-D. Erfurt	
73	—	—	4	Packete	Schlüssel (144 Stück)	—	73	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
74	—	—	1	—	Spannkette, 3,62 m —	—	74	Magdeburg Elbg. B.	K. E.-D. Magdeburg	
75	—	—	1	—	Stahlscheibe —	14	75	Duisburg	Rechtsrh. Köln	

*) Bez. Dortmund, Gepäckzettel von Hildesheim nach Hannover, für 5,60 ℳ verkauft.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
76	—	—	1	Ballen	Strohhülsen für Weinflaschen		25	76	Köln-Ger.	Linksrh. Köln	
77	—	—	5	Theerfässer	leer	—	188	77	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	1	—	Uhrgewicht	—	0,5	78	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
79	—	—	1	Sack	Weizenschalen	—	51	79	Gotha	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision auf der Anfahrtsrampe gef.

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E D B Br	—	1	—	Leine	—	—	1	Frankfurt a/M. Ostbhf.	Hessische Ludwigsb.	
2	M S	53	1	Tonne	Butter	—	61	2	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
3	Schiebel Gleisberg	—	1	Sack	Kartoffeln	—	50	3	Dresden-N. Leipz. Bhf.	"	verkauft.
4	— (Wolf & Cie.)	— —	2	Bündel	Säcke	—	33 17	4	Worms	Hessische Ludwigsb.	
5	—	108	1	Bierfass	leer	—	?	5	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
6	—	—	30	Stück	Bretter	—	?	6	Niederwiesa	"	
7	—	—	1	Bdl.	Cementsäckchen	—	7	7	Worms	Hessische Ludwigsb.	
8	—	—	1	Pack	Eisenstifte	—	5	8	Annaberg	Sächsische Stsb.	
9	—	—	1	Fässchen	leer	—	10	9	Worms	Hessische Ludwigsb.	
10	—	—	1	Bund	Flachsstroh	—	10	10	Zittau	Sächsische Stsb.	
11	—	—	2	Verschläge	Marmor	—	64	11	Worms	Hessische Ludwigsb.	
12	—	—	1	—	Maschinentheil	—	8	12	Schwarzenberg	Sächsische Stsb.	
13	—	—	1	Packet	Ofenrohrrosetten	—	0,35	13	Gera	"	
14	—	—	1	—	buchene Pfoste 5,18 m lang 0,25 m breit		56	14	St. Egidien	"	
15	—	—	1	Bund	Rohrgeflechte	—	25	15	Dresden-N. Schles. Bhf.	"	
16	—	—	3	Bündel	Säcke	—	165	16	Worms	Hessische Ludwigsb.	
17	—	—	1	Rolle	Stubenläufer	—	12,5	17	Klingenthal	Sächsische Stsb.	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Aufhebung des Anhangs zu Tarifheft 3.) Am 1. Juli d. J. tritt der seit 15. September 1893 gültige Anhang zu Tarifheft 3 nebst Nachtrag, provisorische Ausnahmetarife für verschiedene Futtermittel aus Ungarn enthaltend, ausser Kraft.

Ueber die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen ertheilen auf Wunsch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen Auskunft.

Magdeburg, den 19. März 1894. (675)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Nachträge 1 zu den Tarifen Theil II, Heft 3 u. 4. Am 1. April d. J. treten die in der Ueberschrift bezeichneten Tarifnachträge in Kraft.

Ersterer enthält Ausnahmetarif Nr. 22 (Queckenwurzeln), Aufnahme der Station O Buda-Filatorigát in den Tarif, ferner Aenderungen und Berichtigungen.

Letzterer enthält Aenderungen, Ergänzungen bezw. Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Wien, den 17. März 1894. (676)

Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahn-Verband. (Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Die Station Pflaumloch wird mit sofortiger Wirkung in den Ausnahmetarif 1b (Stammholz) des Württembergisch-Elsass-Lothringisch-Luxemburgischen Gütertarifs aufgenommen.

Stuttgart, den 20. März 1894. (677

Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung Niederschles. Steinkohlen etc. nach Stationen der Königl. Sächs. Staatsbahnen und Reichenberg S. N. D. V. B. vom 20. März 1889. Einführung eines Nachtrages IV. Mit 1. April 1894

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

tritt zum rubrizirten Tarife ein Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen des Vorwortes sowie der besonderen Bestimmungen.
2. Neue Frachtsätze für die Versandstation Fellhammer.
3. Neue und ermässigte bezw. theilweise ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.
4. Verladung der Förderung des Mayranschachtes auf den Anschlussgeleisen von Egmontsschacht.
5. Kilometerzeiger.

Dieser Nachtrag ist bei der Königl. Eisenbahndirektion zu Berlin und durch die gefertigte Direktion unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 13. März 1894. (678)

Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von S. Jourdan in Mainz bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 25. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 31. März 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 21. März 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Der elektrische Betrieb auf Land- und Wasserstrassen nach System Jex.

Das Wesen des elektrischen Betriebes auf Landstrassen besteht, wenn der noch nicht ökonomisch und zweckmässig ausgebildete Betrieb mit Elektrizitätssammlern (Akkumulatoren) ausser Betracht kommt, in der Zuleitung des elektrischen Stromes von einer Stromerzeugungsstation aus mit Hilfe von Leitungen, welche der Fahrbahn entlang laufen, zu den auf den Fahrzeugen befindlichen Motoren und in der Zurückleitung dieses Stromes zur Quelle in besonderen Längsleitungen oder durch die Schienen. Die Leitungen können oberirdisch oder unterirdisch verlegt sein. Wie immer auch die Detailausführung sich gestalte, stets erscheint es bei Festhaltung dieses Systemes, nach welchem die Motoren den elektrischen Strom unmittelbar von den Längsleitungen abnehmen, als Grundbedingung, dass der elektrisch beförderte Wagen einer vorgeschriebenen Bahn zu folgen hat, also durch Geleise in einer bestimmten Richtung festgehalten werden muss. Für den Betrieb auf Wasserstrassen erscheint sonach die Anwendung dieser Betriebsweise eigentlich gar nicht möglich.

Die Anlage von Geleisen auf Landstrassen ist namentlich bei lebhaftem Verkehre auf letzteren, wie z. B. in grösseren Städten, von manchen unangenehmen Folgen begleitet. Die Schienen dürfen nicht über die Oberfläche der Fahrbahn emporragen; es müssen Geleisrinnen gebildet werden, auf deren Reinhaltung besonderes Gewicht zu legen ist; die Abnutzung der Schienen durch das gewöhnliche Strassenfuhrwerk ist sehr stark und die Erhaltung der Geleise, wie auch ihres guten Anschlusses an das Strassenpflaster erhöht die jährlichen Betriebsausgaben oft sehr bedeutend. Unter solchen Umständen müsste es schon als ein erfreulicher Fortschritt bezeichnet werden, wenn die elektrische Förderung auch bei Zuleitung des Stromes von einer Krafterzeugungsstation aus ohne Anwendung von Geleisen möglich wäre. Dieser Fortschritt ist nun thatsächlich durch das System des verstorbenen Wiener Technikers Karl Jex in hochinteressanter Art angebahnt.

Wir wollen zunächst die Grundzüge der Anordnung im allgemeinen kennen lernen. Entlang der Fahrbahn, auf welcher die elektrisch betriebenen Wagen laufen sollen, wird das Stromzuleitungskabel auf besonderen Säulen oder auf Isolatorenträgern, welche an den Häusern befestigt sind, oberirdisch

in gewöhnlicher Weise angebracht. In Entfernungen, die der Wagenlänge entsprechend bemessen sind, gehen von dieser Hauptleitung und quer über die ganze Breite der Fahrbahn in stets gleicher Höhe über ihr blanke Siliciumbronzedrähte, welche auf der anderen Seite der Fahrbahn wieder an eine Hauptleitung, die für die Zurückführung des elektrischen Stromes zur Quelle dient, anschliessen und möglichst straff gespannt sind. Ungefähr in der Mitte der Fahrbahn — die einfachste Anordnung in Betracht genommen — sind die Querleitungen durch einen Isolirpunkt untertheilt. Die Fahrzeuge tragen auf dem Dache rechts und links je eine Kontaktvorrichtung, auf deren Konstruktion wir noch zurückkommen werden. Bewegt sich nun der Wagen in solcher Weise, dass der erwähnte Isolirpunkt der Querleitungen stets zwischen den beiden Kontaktvorrichtungen liegt, so wird der Strom durch die eine Hälfte der Querleitung dem Wagenmotor zugeführt und durch die andere Hälfte derselben wieder zur Quelle zurückgeleitet.

Dies ist — wie schon erwähnt — die einfachste Form der Ausführung des Querleitersystemes; ihr haftet der unter Umständen sehr empfindliche Nachtheil an, dass bei Begegnung zweier elektrisch betriebener Fahrzeuge der eine Wagen zur Seite fahren und anhalten muss und erst, nachdem der andere Wagen vorübergerollt ist, seine Fahrt fortsetzen kann. Dort, wo eine Kreuzung von Wagen überhaupt nicht stattfindet, wie dies bei Schleppbahnen häufig vorkommt, wird auch diese einfache Anordnung erfolgreich Verwerthung finden können; für den Verkehr in Städten genügt sie nicht. Der hier auftretenden Forderung eines unbehinderten Verkehres der nach verschiedenen Richtungen laufenden Wagen sucht Jex in folgender Weise zu entsprechen.

Die Querleitungen werden nicht nur in zwei, sondern in mehrere Theile zerlegt; für gewöhnliche Strassenbreiten dürften 8 Isolirpunkte hinreichen; neben jedem Isolirpunkte muss einerseits eine hin-, andererseits eine Rückleitung liegen, Jex beschreibt in seiner Patentschrift mehrere Methoden für die Lösung dieser Aufgabe; ich gehe hierauf nicht näher ein, weil ich die technischen Einzelheiten des Systemes hier nicht erörtern will; denjenigen, welche sich hierfür interessiren, sei die Patentschrift zum Studium empfohlen. Die Entfernung der beiden Kontaktvorrichtungen jedes Fahrzeuges ist nun so zu bemessen, dass die beiden Kontakte niemals gleichzeitig an derselben Querleiterstrecke anliegen, sondern dass sich zwischen ihnen stets ein Isolirpunkt befindet; die Entfernung muss demnach grösser sein, als die Länge der einzelnen Querleiterstrecken. In diesem Falle wird das Fahrzeug, wie immer es sich auch seitlich bewege, stets mit zwei verschiedenen Stromleitungen verbunden sein, sodass die Bewegung mehrerer Fahrzeuge nebeneinander vollständig gesichert ist; allerdings müssen die Kontaktvorrichtungen selbst so konstruirt sein, dass bei Schrägstellung des Wagens nicht durch das hintere und vordere Ende eines Kontaktes ein Kurzschluss entsteht.

Der Kontaktapparat stellt sich als eine sehr sinnreiche Erfindung dar. Er besteht aus einem stromleitenden endlosen Bande, das auf dem Wagendache angebracht ist, über mehrere isolirt gelagerte Rollen leicht drehbar hinwegläuft und vertikale bürstenartig federnde Metallstifte von der Form doppelseitiger, mit dem unteren Ende in einem Federgelenke ruhender Schleifbügel trägt. Diese Stifte legen sich bei Annäherung an einen Querleiter an letzteren an und stellen hierdurch den Stromschluss her. Da jedes Kontaktband eine solche Länge erhält, dass es durch die Metallstifte jederzeit in Berührung mit zwei aufeinander folgenden Querleitungen steht, so findet natürlich eine ununterbrochene Stromzuführung zu dem Motor des Fahrzeuges statt. Um einen Kurzschluss zu verhüten, empfiehlt es sich, die Kontaktbänder selbst durch einen Isolirpunkt je in ein vorderes und hinteres Band derart zu untertheilen, dass jedes derselben von dem anderen vollständig isolirt ist, sich aber mit diesem in gleichem Sinne drehen kann. Wenn nun auch der vordere Theil eine Hinleitung und der hintere Theil des Bandes gleichzeitig infolge Schrägstellung des Wagens eine Rückleitung berühren, so wird doch durch die Kontaktbänder kein Kurzschluss stattfinden; ein solcher könnte nur durch die zum Motor führende Wagenleitung entstehen; um dies zu verhüten, wird eintretendenfalls die Wagenleitung automatisch unterbrochen und in ihrer Verbindung richtig gestellt; diese Regulirung vollzieht sich augenblicklich und ohne jeglichen Nachtheil. So befremdlich auch die ganze Konstruktion der Kontaktvorrichtung erscheint, so wird man doch zugeben müssen, dass in Rücksicht auf die Länge der einzelnen Kontaktbänder, auf die Zahl und Grösse der Kontaktstifte, namentlich aber auf deren Anordnung als vertikal federnde Schleifbügel eine dauernde leitende Berührung mit den Querleitern zu erwarten ist, also die Vorrichtung ihre Bestimmung in der Praxis vollkommen erfüllen dürfte.

Im vorstehenden ist das Wesen des Querleitersystemes nur in allgemeinen Zügen beschrieben; dennoch wird jeder sachkundige Leser aus der Darstellung die Ueberzeugung gewinnen, dass die Verwirklichung eines schienenlosen elektrischen Betriebes nach System Jex keinen unbesiegbaren Schwierigkeiten begegnen dürfte. Nicht nur auf Landstrassen, sondern auch auf Wasserstrassen, besonders auf Kanälen könnte das System mit grossem Erfolge Verwendung finden. Man darf hierbei allerdings nicht an jenes Ideal eines Land- und Wasserverkehres denken, nach welchem jedes beliebige Fuhrwerk, sofern es nur mit den erforderlichen Vorrichtungen ausgerüstet ist, sich elektrisch befördern lassen kann; eine solche Betriebsweise würde eine zu bedeutende Veränderlichkeit in dem Kraftbedarfe verlangen, als dass sie überhaupt rentabel sein könnte. Eine wirthschaftlich günstige Verwerthung des fraglichen Systemes lässt sich nur dadurch erreichen, dass besondere Unternehmungen den Verkehr besorgen und hierbei den Betrieb entsprechend regelmässig einrichten, um zwischen Bedarf an Kraft und Erzeugung von Kraft ein angemessenes Verhältniss herstellen zu können. Es ist kein Zweifel, dass das Querleitersystem für viele Fälle nicht empfehlenswerth wäre; aber es besteht wohl auch kein Zweifel, dass es für zahlreiche andere Fälle vortheilhaft benutzt werden kann, wenn man nur ernstlich gewillt ist, seine guten Eigenschaften zur Geltung zu bringen. So erscheint es in hohem Grade geeignet, die Einführung der elektrischen Zugförderung auf mehrgeleisigen Bahnen zu erleichtern, weil es die Anlage mehrerer Längsleitungen überflüssig macht und die grossen Schwierigkeiten beseitigt, die sich dem elektrischen Betriebe auf grösseren Bahnhöfen entgegenstellen. Die Frage des elektrischen Verschiebens auf ausgedehnten Frachten- oder Rangirstationen ist durch das System Jex in sehr günstiger Weise der Lösung näher gerückt. Es ist nicht mehr für jedes Geleise eine besondere Längsleitung nothwendig; es genügen zwei zu beiden Seiten des Bahnhofes entsprechend angeordnete Hauptleitungen, welche durch Querleitungen über die gesammten Geleiseanlagen hinweg verbunden sind. Diese Leitungen werden durch Isolirpunkte derart untertheilt, dass auf den verschiedenen Geleisen gleichzeitig in beliebiger Weise verschoben werden kann. Den Verschub müssten eigene elektrische Motoren besorgen, sodass an den Güterwagen selbst keinerlei Veränderungen vorzunehmen wären.

Eine geistreiche Modifikation des eben beschriebenen Querleitersystemes bildet das von Jex erdachte Radialleitersystem. Es gestattet die kontinuirliche Abnahme des Stromes von einer durchaus isolirten Längsleitung, erlaubt mithin die Anbringung der letzteren in der Oberfläche der Fahrstrassen, auf den Querschwellen der Geleise oder auch in Wasserläufen ohne weitere Verwendung von isolirenden Umhüllungen. Jex führt die Lösung dieser Aufgabe in folgender Weise durch: Das leitende Kabel ist auf seine ganze Ausdehnung mit Ausnahme derjenigen Stellen, wo sich die sogen. Radialleiter befinden, mit einer gut isolirenden Masse umhüllt. Die Radialleiter, die in entsprechenden Abständen an-

gebracht sind, besitzen die nachstehend beschriebene Konstruktion: auf isolirenden Ebonit- oder Guttapercha ringen, welche den Kabelkern umgeben und die isolirende Masse im Querschnitt abschliessen, sitzt ein Metallcylinder, dessen Längsachse mit derjenigen des Kabels zusammenfällt; er sperrt den Raum zwischen den Ebonitringen luftdicht ab und ist von einer stromleitenden, über die Mantelfläche des isolirten Kabels wulstförmig hervorragenden Masse umgeben. Letztere bildet die eigentliche Kontaktfläche. In dem zwischen den Ebonitringen und dem Metallcylinder liegenden freien Raume befinden sich, auf dem blanken Leitungsdraht direkt aufsitzend, stift- oder spiralförmige Kontaktfedern, welche aus magnetischem Material hergestellt sind, sodass sie sich bei Einwirkung magnetischer Attraktionskräfte an die innere Wandung des Metallcylinders anlegen und mithin eine stromleitende Verbindung zwischen dem Kabelkern und der Querwulst — dem Radialleiter — herstellen. Zu dem Namen Radialleiter ist Jex durch die Vorstellung gelangt, dass sich diese Leiter als die Kombination unendlich vieler kurzer Querleiter darstellen, welche radial um den blanken Kabelkern des Hauptlängsleiters angeordnet sind.

An den Fahrzeugen läuft über isolirt gelagerte Rollen ein endloses stromleitendes Band, das auf seiner Oberfläche durch kleine Stifte, Riemen oder Zähne gerauht ist und derart angeordnet sein muss, dass es sich entweder auf oder unter dem Kabel bewegt und hierbei stets zwei oder mehrere Wulste desselben berührt Da sich nun in unmittelbarer Nähe des Bandes oder auch mit ihm direkt verbunden ein Plattenelektromagnet befindet, so unterliegen die in dem Wulstinnern verborgenen Federn für diejenige Zeitdauer, während welcher sie mit der Wulst über das stromleitende Band hinweggeführt werden, magnetischer Attraktionswirkung, legen sich daher auch für diese ganze Zeitdauer berührend an die Wulstwandung an und überführen auf solche Weise den Strom von dem blanken Kabelkern an die Wulst und im weiteren an das Band beziehungsweise in den Motor. Die Rückleitung des Stromes kann auf verschiedene Art erfolgen, eventuell auch durch ein zweites, nicht isolirtes Kabel, das einfach auf die Fahrbahn verlegt wird.

Die Anwendung eines auf die ganze Länge durchaus vollständig isolirten Kabels für die Zuleitung des Stromes zu dem elektrisch zu befördernden Fahrzeuge gewährt bei allen elektrischen Bahnen, bei welchen die Längsleitungen unterirdisch angeordnet werden, einen ökonomischen Vortheil; es ist klar, dass man die nach Anordnung Jex konstruirten Kabel nicht in gemauerte Kanäle einzuschliessen braucht; es wird genügen, sie in einfache Mulden oder Rinnen zu betten oder auf den Querschwellen zu befestigen. Der elektrische Betrieb auf Wasserstrassen gestaltet sich durch Anwendung des Systemes Jex ebenfalls sehr einfach; das Kabel wird ähnlich wie die Ketten für die Kettenschifffahrt auf die Sohle des Wasserlaufes gelegt und von dem elektrisch zu befördernden Schiff gehoben; sodann läuft es über das endlose leitende Band und senkt sich hinten wieder hinab auf den Boden des Kanals oder Flusses. Die Manipulation mit dem Kabel vollzieht sich also in ganz ähnlicher Weise, wie diejenige mit der Kette bei den Kettendampfern. Durch die Einschaltung von Ausweichen kann der Betrieb gleichzeitig auf derselben Verkehrsstrecke nach beiden Richtungen stattfinden; auch Abzweigungen sind nicht ausgeschlossen. Die Patentschrift enthält die näheren technischen Erläuterungen über solche Anlagen. Ich möchte hier nur noch auf die Anwendung des Radialleitersystemes für transportable Bahnen aufmerksam machen; in dieser Beziehung dürfte ihm namentlich für Kriegszwecke eine grosse Zukunft bevorstehen. Das Radialleiterkabel kann ohne weitere Vorbereitungen in das Geleise der Feldbahn gelegt werden; die Schienen vermitteln die Rückleitung. Es lässt sich aber auch der schienenlose Betrieb höchst einfach einrichten; ja, in dieser Verwendung würde das System eigentlich erst seinen vollen Triumph feiern. Ein gewöhnlicher Kabelwagen streckt das Kabel auf der Fahrbahn der Landstrasse aus, während ein zweiter blanker Draht, für den Rücklauf des Stromes bestimmt, daneben gelegt wird. Hiermit sind auch schon die ganzen Installationsarbeiten beendet. Das Fahrzeug läuft an dem Kabel in ähnlicher Weise hin, wie das Kettenschiff an der Kette; das endlose Band tritt an Stelle der Kettentrommel. Das zweite blanke Kabel wird über eine besondere Kontaktrolle geführt und leitet den Strom durch die Erde zu seiner Quelle zurück. Der gewöhnliche Strassenverkehr wird bei Einrichtung eines solchen Betriebes allerdings eingeschränkt oder unter Umständen auch vollständig eingestellt werden müssen. Im Kriegsfalle ist dieser Nachtheil von geringer Bedeutung, ja er wird ganz bedeutungslos gegenüber dem grossen Vortheil, welchen das System bietet, indem es den Transport von Fahrzeugen jeglicher Art von der Beistellung lebender Zugthiere oder von der Anlage besonderer elektrischer Leitungen auf eisernen Säulen mit Isolatoren usw. unabhängig macht.

Das System Jex — Querleiter- und Radialleitersystem — hat noch keine praktische Verwerthung, also noch nicht Gelegenheit gefunden, seine Lebensfähigkeit zu erweisen. Man wird ihm aber die Möglichkeit einer solchen nicht absprechen können; im Gegentheil wird man bei unbefangener Beurtheilung zugeben müssen, dass es geradezu bestimmt erscheint, die Quelle wichtiger Fortschritte auf elektrotechnischem Gebiete zu werden, wenn berufene Hände die Hebung der kostbaren Schätze aus ihr versuchen. Zunächst handelt es sich freilich um die Erprobung — ich möchte sagen — der Grundgedanken des Systemes. Diese Erprobung könnte ohne wesentliche Geldopfer auf bestehenden elektrischen Bahnen vorgenommen werden, da in einem solchen Falle namentlich bezüglich des Querleitersystemes keine kostspieligen Umgestaltungen erforderlich sind.

A. Birk.

Einnahmeverhältnisse bei dem Personenverkehre der Preussischen Staatsbahnen.

Im „Archiv für Eisenbahnwesen", Heft 1 Jahrg. 1894, findet sich unter der Ueberschrift: „Neuere Berechnungen über den Personenverkehr auf den Preussischen Staatsbahnen" eine von Herrn O. Hille nach amtlichen Grundlagen zusammengestellte, sehr ausführliche Statistik, welche sich auf die beiden Monate Mai und Juli 1893 erstreckt. Aus dem blossen Zahlenmaterial lässt sich aber nur schwer eine klare Vorstellung über das darin sich ausdrückende Naturgesetz gewinnen; diese erhält man viel besser und übersichtlicher durch eine graphische Wiedergabe. Wie der Betriebstechniker zum richtigen, raschen Disponiren eines graphischen Fahrplans bedarf, so dürfte auch der Tarif- und Finanzmann sich mit Vortheil eines ähnlichen Hilfsmittels bedienen, um die immer mehr anwachsenden statistischen Zahlen leichter zu überblicken und für seine Zwecke nutzbar zu machen. Möge nun folgendes Beispiel, betreffend das Verhältniss der Einnahmen aus den verschiedenen Wagenklassen einerseits zu einander, andererseits zu den Reiseentfernungen, zu weiterer graphischer Bearbeitung des vorliegenden Materials anregen.

In der Figur (S. 228) entsprechen die abgestuften, gestrichelten Züge unmittelbar der Zahlentabelle, die naturgemäss nur sprungweise, von 5 zu 5 km usw. aufgestellt werden konnte, während die fortlaufenden Kurvenzüge die Absätze ausgleichen und somit die als Grundlage benutzten Zahlen, der Wirklichkeit entsprechend, gewissermaassen berichtigen.

Bei der I. Wagenklasse sind die Abstufungen so gering, dass der Deutlichkeit halber der Kurvenzug fortgelassen ist.

Einnahme zu je 1000 Mark für je 5 Km. Reiseentfernung.

Zur weiteren Erläuterung ist noch hinzuzufügen, dass die aus der Tafel 7 des Herrn Hille entnommenen Grundlagen sich nur auf diejenigen Reisen erstrecken, welche auf einfache und Rückfahrkarten zurückgelegt worden sind. Ferner ist der gesammte eigene Verkehr der Berliner Stadt- und Ringbahn, der Berliner Vorortverkehr und der eigene Verkehr der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn darin nicht aufgenommen, da die Tarife dieser Verkehre wesentlich vereinfacht und die Fahrpreise erheblich ermässigt sind.

Nach Herrn Hille entspricht der Verkehr in den beiden zu Grunde gelegten Monaten etwa dem fünften Theile des Jahresverkehrs.

Auf die aus der bildlichen Darstellung mit einem Blicke zu übersehenden Eigenartigkeiten, das sehr bedeutende Vorwiegen der Einnahmen aus den beiden unteren Wagenklassen, das rasche Abfallen des Höchstbetrags von 963 000 *M.* bei 16 bis 20 km Reiseentfernung der III Wagenklasse und von 837 000 *M.* bei 6—10 km Entfernung der IV. Klasse, braucht hier wohl nicht besonders hingewiesen zu werden. Das schroffe Abfallen dieser beiden Einnahmekurven gibt zu denken. Die beiden unteren Wagenklassen, namentlich die III., scheinen eines Anreizes zur weiteren Ausdehnung der Reisen über 20 km hinaus zu bedürfen. Wie sich dies mit Vortheil erreichen lässt, bedarf zwar noch sehr der Erwägung. Vielleicht entspräche eine Art Staffeltarif dem Zwecke. Scherenberg.

Ueber das Umladen bei Kleinbahnen.

In dem unter vorstehender Ueberschrift in Nr. 18 d. Ztg. enthaltenen Artikel wird bei Besprechung von Umhebegerüsten S. 156 gesagt:

„Dies geschieht thatsächlich mit Koks, die in Lattenkästen auf der 0,725 m spurigen Gerhard-Prinz Wilhelm-Grubenbahn bei Saarbrücken versandt und so auf Normalbahnwagen umgeladen werden. Es werden auch Kohlen von Saarbrücken aus nach der Schweiz und Italien in Kästen versandt, um einer Qualitätsverringerung durch das Umladen vorzubeugen und letzteres zu beschleunigen und zu erleichtern."

Diese Angabe stimmt, wie uns das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Saarbrücken mittheilt, mit der Wirklichkeit nicht überein:

„Auf der Grube Gerhard befindet sich überhaupt keine Kokerei. Die dort befindliche Centralschmiede bezieht aber monatlich 2 Wagen Koks von der Grube Heinitz, welcher von der Centralschmiede aus in Grubenförderwagen der Schmalspurbahn auf die verschiedenen Zechenschmieden vertheilt wird.

Ferner trifft es nicht zu, dass Kohlen ab Saarbrücken nach der Schweiz und Italien in Kästen versandt werden.

Wohl sind früher Kohlen in Kistchen als Proben nach Italien geschickt worden, auf Ladungen hat sich der Versand in Kisten aber nicht ausgedehnt."

Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten für 1892/93.

II.

3. Eisenbahnbau. Während des Berichtsjahres wurden aufgelöst: das Bahnhofbaubüreau Mühlacker auf den 15. April 1892 und die Bahnbausektion Nagold auf den 10. August 1892. In Thätigkeit waren für den Bau der Eisenbahn von Schiltach nach Schramberg die Bahnbausektion Schiltach, für den Bau der Eisenbahn von Waldenburg nach Künzelsau die Bahnbausektion Künzelsau, für den Bau des zweiten Geleises Bietigheim-Jagstfeld die Bahnbausektion Heilbronn, für den Bau der Echazbahn von Reutlingen nach Lichtenstein das Eisenbahn-Betriebsbauamt Reutlingen, für den Bau der Theilstrecke Lichtenstein-Münsingen die Bahnbausektion Münsingen, für die Vergrösserung der Wagenwerkstätte Cannstatt das Werkstättenbaubüreau Cannstatt, für den Bau der Bahnstrecke Marbach-Beilstein die Bahnbausektion Marbach und für die Erbauung von Lokomotivremisen auf der Prag in Stuttgart ein besonderes Baubüreau in Stuttgart. Mit dem Umbau der Bahnhöfe in Geislingen und Göppingen waren beschäftigt: die Bahnhofbaubüreaus in Geislingen und Göppingen. Die Betriebsbauämter Aalen, Backnang, Esslingen, Geislingen, Hall, Mühlacker, Pforzheim, Ravensburg, Reutlingen, Rottweil, Stuttgart, Sulz und Ulm hatten sich mit bedeutenderen Bauten in ihren Bezirken, wie Bahnhof- und Geleiserweiterungen, Einrichtung elektrischer Beleuchtung, Centralweicheneinrichtungen, Errichtung von Dienstwohngebäuden, Lokomotivremisen, neuen Wärterhäusern usw. zu befassen.

4. Eisenbahnbetrieb. Bei den Eisenbahnwerkstätten sind auf 1. April 1892 ständige Arbeiterausschüsse eingerichtet worden.

Vom 1. Januar 1893 an wurde versuchsweise der Zugförderungsdienst in den Lokomotivbezirken Aalen, Esslingen, Rottweil von der Geschäftsaufgabe der Werkstättenvorstände getrennt und besonderen Maschineningenieuren übertragen.

Am 1. April 1892 ist die Mitteleuropäische Einheitszeit für die Württembergischen Eisenbahnen eingeführt worden.

Mit Apparaten zur Kontrole der Fahrgeschwindigkeit wurden ausgestattet: die Strecken Maulbronn-Bretten, Thamm-Bietigheim, Geislingen-Gingen, Gingen-Süssen, Beimerstetten-Westerstetten, Wildbad-Calmbach, Wilhelmsglück-Ottendorf, Waldenburg-Neuenstein, Neuenstein-Oehringen.

5. Bahngebiet und Bahnbeschreibung. Am 2. Juni 1892 wurde die Bahnstrecke Reutlingen-Honau, am 2. Oktober 1892 die Bahnstrecke Waldenburg-Künzelsau und am 9. Oktober 1892 die Bahnstrecke Schiltach-Schramberg dem Betrieb übergeben. Die Länge der in Württembergischem Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen hat mit den obengenannten Bahnstrecken einen Zuwachs von 31,96 km erhalten und beträgt am Jahresschluss 1 679,63 km. Die Gesammtlänge der dem Staate gehörigen doppelgeleisigen Bahnen beträgt 315,94 km. Hierzu kommen noch 16,50 km in Baden gelegene doppelgeleisige Württembergische Bahnstrecken.

Im Inlande liegen folgende nicht dem Staate gehörige Eisenbahnen: 24,17 km, welche im Eigenthum und Betrieb des Grossherzogthums Baden stehen, ferner die Privatbahnen Metzingen-Urach 10,43 km der Ermsthalbahn-Gesellschaft, Unterboihingen-Kirchheim 6,26 km der Kirchheimer Eisenbahngesellschaft, Stuttgart-Degerloch-Hohenheim 10,48 km der Filderbahn-Gesellschaft und Ravensburg-Weingarten 4,18 km der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München gehörig.

Von den dem öffentlichen Verkehre dienenden normal- und schmalspurigen Bahnen mit zusammen 1 557,53 km kommen auf 100 qkm Grundfläche 7,99 km, auf 10 000 Einwohner 7,63 km (ganz Deutschland 1891/92 auf 100 qkm Grundfläche 8,03 km, auf 10 000 Einwohner 8,73 km).

Auf Nebenbahnen entfallen von der Betriebslänge 120,12 Kilometer gegen 88,15 km im Vorjahre. Die Gesammtzahl der Stationen hat am 31. März 1893 betragen: 369. Von der Gesammtlänge des Bahnkörpers liegen in der Auffüllung (im

Auftrag) 997,48 km, im Einschnitt (Abtrag) 672,23 km, in Geländehöhe 9.92 km. Wegübergänge in Schienenhöhe sind 1932 vorhanden, Wegüberführungen 177, Wegunterführungen 541. Durchlässe unter Wegübergängen und Parallelwegen 1785, Durchlässe unter dem Bahnkörper 3415, Brücken 719 mit 970½ Oeffnungen, Viadukte 17 mit 2919 m Gesammtlänge und 60 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 3310 m in eingeleisiger und 15540 m in doppelgeleisiger Wölbung.

Von der Gesammtlänge des Bahnnetzes mit 1679.63 km liegen 392,51 km oder 23.37 % horizontal und 1287.12 km oder 76,63 % in der Neigung. Die grösste Neigung der vollspurigen Hauptbahnen ist 1:43, der Nebenbahnen 1:26,6, die der Schmalspurbahn 1:25. In gerader Linie liegen 962,47 km oder 57,30 % der ganzen Bahnlinie, gekrümmt sind 717,16 km oder 42,70 %. Der kleinste Krümmungshalbmesser misst bei den Hauptbahnen 286 m, bei den Nebenbahnen 100 m und bei der Schmalspurbahn 80 m. Die Länge sämmtlicher Geleise berechnet sich auf 2636.19 km.

Die Schienenstrasse besteht durchaus aus breitbasigen Schienen, von welchen 1175.51 km aus Eisen und 1460.68 km aus Stahl gefertigt sind. Zur Unterlage dienen denselben auf 1638,04 km hölzerne Querschwellen, auf 948,62 km eiserne Querschwellen, auf 1,11 km Steinwürfel und auf 27,05 km Langschwellen nach dem System Hilf. Direkt auf der Unterbettung nach dem System Hartwich ruhen 0.76 km, nach dem System Haarmann 20.61 km. Die Länge der aus Stahlschienen bestehenden Geleise hat sich gegen das Vorjahr um 125,01 km und die Länge der Geleise mit eisernem Querschwellenoberbau um 47,55 km vermehrt.

6. Für die Unterhaltung der Bahnanlagen wurden ausgegeben: für die Anlagen auf freier Strecke einschliesslich der durchgehenden Geleise in den Bahnhöfen 1568040 ℳ, d. i. auf 1 km der unterhaltenen Strecke 942 ℳ; für Bahnhofsanlagen 810635 ℳ, für Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör 86870 ℳ, zusammen 2465545 ℳ. Die Beschaffung des Materials zur Erneuerung des Oberbaues, soweit der Aufwand aus Betriebsmitteln bestritten wurde, kostete zusammen 2399850 ℳ, d. i. auf 1 km Geleislänge 927 ℳ. Es betragen hiernach die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues zusammen 4865395 ℳ (1891/92 5026040 ℳ) somit auf 1 km Länge der unterhaltenen Strecken 2919 ℳ (1881/92 3089 ℳ), 1 km Geleislänge 1879 ℳ (1891/92 1984 ℳ).

7. Der Ertrag aus dem land- und forstwirthschaftlich benutzten Grundeigenthum betrug 126005 ℳ, darunter Pachtgelder aus Bahnböschungen und Bahnabschnitten, Erlöse aus Futter und aus Pflanzen der Pflanzschule 109747 ℳ, Erlöse aus Holz 3514 ℳ, aus Weiden 9278 ℳ, aus Obst 2636 ℳ, aus Fischwasser und Eis 663 ℳ, aus Steinen und Sand 165 ℳ. Der Kulturaufwand auf die Grundflächen betrug 47782 ℳ, dieser Betrag ist übrigens theilweise zugleich als Aufwand für die Bahnunterhaltung (Sicherung der Böschungen, Herstellung und Erhaltung lebender Einfriedigungen, Unterhaltung der Stationszieranlagen usw.) anzusehen.

8. Von Neu- und Erweiterungsbauten an den im Betrieb befindlichen Bahnlinien sind anzuführen: Erweiterung und Verbesserung der Verladegeleise und Einrichtungen für den Stückgüterverkehr auf dem Bahnhof Stuttgart, Geleiserweiterung auf dem Bahnhof Calw, Verlängerung der Kreuzungsgeleise und sonstige Verbesserungen der Stationen Ulm, Friedrichshafen, Neuherstellung und Verlängerung von Kreuzungsgeleisen der Strecke Plochingen-Horb, Erweiterung und Verbesserung der Anlagen des Bahnhofs Metzingen, Erweiterung und Umbau des Bahnhofs Reutlingen, Erweiterung und Verbesserung der Stationsanlage Maulbronn, Erweiterung der Station Rothenbach, Erweiterung und Verbesserung der Geleisanlagen in Rottweil und Erbauung eines Lokomotivschuppens daselbst, Erweiterung und Verbesserung der Lokomotivwerkstätte Aalen, Herstellung von Viehwagen-Reinigungsanstalten auf den Bahnhöfen Aalen und Crailsheim, Herstellung einer zweiten Lokomotivremise auf dem Bahnhof Calw, Geleisumbauten auf den Stationen Ebersbach und Usingen, Erweiterung der Station Lonsee, Herstellung eines Durchlasses bei Möckmühl, Beschaffung neuer Geleiswaagen in Mühlacker, Tübingen, Waiblingen, Ditzingen, Erstellung erhöhter Bahnsteige auf dem Bahnhof Stuttgart, Herstellung von zwei neuen Drehscheiben in Stuttgart, Anschaffung von 2 Dampfstrassenwalzen und einer fahrbahren elektrischen Beleuchtungseinrichtung.

Die Centralweichenstellung war am 31. März 1893 vollendet und im Betrieb auf 29 grösseren Bahnhöfen, im Bau begriffen auf 4 grösseren Bahnhöfen. Weichensicherungen und Stellwerke einfacherer Art waren im Betrieb auf 236 Stationen (gegen 168 im Vorjahre).

Der Gesammtaufwand auf Centralweichenanlagen hat sich bis 31. März 1893 beziffert auf 3203164 ℳ. Für die Ausstattung der Stationen mit Vorsignalen waren an diesem Tage verausgabt 183536 ℳ.

9. Der Personalbestand beim Eisenbahnbetrieb (allgemeine Verwaltung, Bahnverwaltung, Transportverwaltung, Werkstättenverwaltung) belief sich auf 11931 (11598 im Vorjahre) Personen und setzte sich zusammen aus 4540 etatsmässigen und 496 diätarischen Beamten und 6895 Arbeitern. Die Summe der persönlichen Ausgaben hat betragen 13691151 ℳ (im Vorjahre 13449972 ℳ). Von der Summe der persönlichen Ausgaben entfallen auf etatsmässige Beamte 7791391 ℳ, diätarische Beamte 693813 ℳ, Arbeiter 5205947 ℳ.

10. Der Bestand an Eisenbahnbetriebsmitteln hat betragen 415 Lokomotiven (Vorjahr 390), 1085 (1003) Personenwagen mit 49121 Sitzplätzen. Auf 10 km Betriebslänge kommen durchschnittlich 13,49 Stück Personenwagenachsen und 292 Sitzplätze. Am Schlusse des Betriebsjahres waren versehen mit Westinghousebremse 1012 (958) Wagen, mit Dampfheizungseinrichtung 995 (809) Wagen, mit Gasbeleuchtung 516 (331) Wagen. Güter-, Pferde- und Viehwagen waren vorhanden 6440 (6418) Stück mit 13566 Achsen, mithin auf 10 km Betriebslänge 80,77 Achsen, Gepäckwagen 241 (221) mit 596 Achsen, Postwagen 83 (78) Stück. Privaten gehören 11 Wagen mit zusammen 22 Achsen. Die Beschaffungskosten der am Schlusse des Jahres vorhandenen eigenen Betriebsmittel betrugen am Schlusse des Berichtsjahres für Lokomotiven und Tender 18422648 ℳ, Personenwagen 9159380 ℳ, Lastwagen (ausschliesslich Postwagen) 23151619 ℳ, zusammen 50733647 ℳ und durchschnittlich für eine Lokomotive mit Tender 44392 ℳ, für einen Personenwagen 8442 ℳ und für einen Lastwagen 3465 ℳ.

11. Leistungen der Betriebsmittel. Die Anzahl der geförderten Züge hat betragen 190130, deren durchschnittliche Stärke bei den Schnellzügen 17, bei den Personenzügen 19, bei den gemischten Zügen 21, bei den Güterzügen 62, bei den Arbeits- und Materialzügen 27 und bei sämmtlichen Zügen durchschnittlich 32 (Vorjahr 31) Achsen. In sämmtlichen Zügen wurden zurückgelegt an Tonnenkilometern auf den Vollspurbahnen 2534307738 (2333065590), auf der Schmalspurbahn 3706414. Sämmtliche Kosten der Zugkraft berechnen sich bei den Vollspurbahnen zu 7031402 ℳ, hiervon kommen auf 1000 Nutzkm 579 ℳ, auf 1000 Wagenachskm 20,06 ℳ, bei der Schmalspurbahn 19651 ℳ, hiervon auf 1000 Nutzkm 334, auf 1000 Wagenachskm 40,95 ℳ. Die Kosten der für die Leistungen sämmtlicher Betriebsmittel verwendeten Materialien (Brennmaterialien zur Lokomotivfeuerung, Schmier-, Putz- und Verpackungsmaterial, Material zur Beleuchtung und Erwärmung der Züge) haben betragen auf den Vollspurbahnen 3116808 (3386918) ℳ, auf der Schmalspurbahn 8754 ℳ, durchschnittlich auf 1000 Nutzkm 257,02 (284,21) ℳ, Schmalspurbahn 148,85 ℳ, durchschnittlich auf 1000 Wagenachskm Vollspurbahn 8,89 (9,77) ℳ, Schmalspurbahn 18.24 ℳ. Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel durch die Werkstätten, soweit die Ausgabe der Verwaltung zur Last fällt, sind an Kosten erwachsen 3006409 (2876662) ℳ.

12. Werkstätten. In den Lokomotivwerkstätten waren durchschnittlich täglich beschäftigt 1147 (1158), in der Wagenwerkstätte 589 (633) Handwerker und sonstige Arbeiter.

13. Beleuchtungsanlagen. Im Betriebe der Eisenbahnverwaltung befinden sich für Erzeugung von Steinkohlengas zur Bahnhofbeleuchtung die Bahnhofgaswerke Bietigheim, Jagstfeld und Mühlacker, für Erzeugung von Oelgas zur Bahnhofbeleuchtung das Bahnhofgaswerk Plochingen, für Erzeugung von Oelgas zur Beleuchtung der Personen- und Bahnpostwagen das Oelgaswerk Stuttgart mit den zugehörigen Gasfüllanstalten Stuttgart, Heilbronn und Ulm. Elektrische Beleuchtungsanlagen sind vorhanden auf den Bahnhöfen Friedrichshafen, Stuttgart und Ulm. Die Kosten für eine Ampèrestunde ist berechnet in Friedrichshafen zu 3,40 ₰ ohne Verzinsung und Tilgung, zu 5,63 ₰ mit Einrechnung von 6 % für Verzinsung und Tilgung, in Stuttgart zu 2,05 ₰ bezw. 2,63 ₰, in Ulm zu 2.22 ₰ bezw. 3,26 ₰.

14. Personen- und Güterverkehr. Von den im Laufe des Verwaltungsjahres im inneren Verkehr eingetretenen Neuerungen sind folgende anzuführen: Seit 2. Juni 1892 können Zeitkarten in einer höheren Wagenklasse, als für welche sie ausgestellt sind, gegen Lösung von Ergänzungskarten benutzt werden. Für Reisen im Interesse der öffentlichen Krankenpflege ist seit 2. Juni 1892 die Beschränkung, wonach eine Fahrpreisermässigung bei Reisen zum Gebrauch von Badekuren oder zum Gebrauch von Kur- und Erholungsorten für Krankenpfleger oder -Pflegerinnen nur dann gewährt wurde, wenn am Erholungsort ein mindestens 10tägiger Aufenthalt genommen worden ist, weggefallen. Die Gültigkeit der Rückfahrkarten ist vom 15. Juli 1892 an festgesetzt worden: für den Verkehr mit der dem Abgangsorte zunächst gelegenen Station auf einen Tag, im übrigen auf 10 Tage. Eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer durch Sonn- und Festtage ist ausgeschlossen. Seit 1. Januar 1893 erfolgt bei Schülerausflügen die Beförde-

rung in der III. Wagenklasse zum Militärfahrpreis. Für 2 Schüler derjenigen Klassen, welche im allgemeinen von Kindern unter 10 Jahren besucht werden, wird nur der Preis für eine Militärfahrkarte erhoben. Beim Uebergang aus einem gewöhnlichen Zug in eine niedrigere Wagenklasse eines Schnellzugs bedarf es seit 1. Januar 1893 der Nachlösung einer Zuschlagskarte nicht mehr.

Die Gesammtzahl der beförderten Personen hat betragen 19 189 684 (im Vorjahre 17 592 078), hierunter zu ermässigten Fahrpreisen 3 966 031. Von der Gesammtzahl der beförderten Personen entfallen: auf die I. Klasse 0,40 (0,54) %, auf die II. Klasse 6,95 (9,77) %, auf die III. Klasse 92,65 (89,69) %. Auf 1 km Betriebslänge wurden befördert: in der I. Klasse 2 964, in der II. Klasse 28 554, in der III. Klasse 210 442, zusammen 241 940 Personen. Die Ausnutzung der Sitzplätze der Personenwagen beträgt: in der I. Klasse 7,97 (9,40) %, in der II. Klasse 15,43 (16,61) %, in der III. Klasse 28,87 (25,66) %, aller Sitzplätze 25,44 (23,20) %. Von den Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehre entfallen: auf die I. Klasse 3,42 (3,81) %, auf die II. Klasse 19,57 (23,40) %, auf die III. Klasse 77,01 (72,79) %.

An Gütern wurden befördert 5 658 615 (5 399 330) t. Steinkohlen und Koks wurden eingeführt 1 001 434 (1 032 268) t, worunter mit der Bahn 918 270 t, zu Wasser (Neckar) 83 164 t. Vergleicht man die Bevölkerung des Landes mit der verbrauchten Menge an Steinkohlen und Koks, so kommen bei 2 036 522 Einwohnern im Durchschnitt auf 1 Einwohner 488,62 (497,90) kg Kohlen und Koks. Der Steinkohlenverbrauch für die Württembergischen Staatseisenbahnen hat 163 705 (153 296) t, der beim Betrieb der Bodensee-Dampfschifffahrt 3 048 (3 113) t betragen.

15. Unfälle bei dem Eisenbahnbetrieb sind im Berichtsjahre 68 (im Vorjahre 121) vorgekommen und zwar 8 Entgleisungen, worunter 3 auf freier Strecke, 5 auf Stationen, 4 Zusammenstösse und 56 sonstige Betriebsunfälle. Ausserdem sind zu verzeichnen Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn 2, Achsbrüche an eigenen Lokomotiven und Wagen 1, Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen 56, Schienenbrüche 204. Bei sämmtlichen Betriebsunfällen wurden Reisende getödtet 6, verletzt 4, je infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit. Es kommen auf je 1 Million beförderte Reisende 0,31 Tödtungen, 0,21 Verletzungen, auf 1 Million Personenkilometer 0,01 und 0,01. Bahnbedienstete und Bahnarbeiter im Dienst wurden getödtet 16, verletzt 24, fremde Personen getödtet 7, verletzt 3. Infolge von Verunglückungen beim Bahnbetrieb sind im Betriebsjahre Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes an die Verunglückten beziehungsweise deren Hinterbliebenen bezahlt worden aus Betriebsmitteln einmalige Abfindungen an Bahnbeamte 2 183 *M*, an fremde Personen 29 242 *M*, fortlaufende Zahlungen an Bahnbeamte 66 517 *M*, Bahnarbeiter 3 992 *M*, fremde Personen 17 694 *M*, aus Mitteln der Eisenbahn-Hilfskassen an Bahnbeamte 34 003 *M*. Infolge von Verunglückungen beim Werkstättenbetrieb waren zu zahlen fortlaufende Zahlungen aus Betriebsmitteln 1 021 *M*, im ganzen 154 652 *M* (im Vorjahre 180 706 *M*). Auf Grund des Unfallversicherungs-Gesetzes wurden infolge von Verunglückungen beim Bahn- und Werkstättenbetriebe im Kalenderjahre 1892 im ganzen bezahlt 49 115,12 *M*. Auf Grund des Beamtenfürsorge-Gesetzes wurden im Betriebsjahre 1892/93 im ganzen bezahlt 30 100,95 *M*.

16. Württembergische Bodensee-Dampfschifffahrt. Die Betriebsmittel bestanden in 8 Dampfbooten, worunter 1 Salonschiff und 2 Halbsalonschiffe, aus 1 Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten und 2 eisernen Trajektkähnen. Im Bau begriffen war ein Halbsalonboot. Von diesen Fahrzeugen führten aus die Dampfboote 3 595 Fahrten mit 149 215 km Weglänge, die Trajektkähne 541 Fahrten mit 17 212 km Weglänge. Beladene Trajektkähne und Schleppboote waren 1 850 Mal in Fahrt. Mittelst der Trajektkähne wurden 3 530 beladene und 2 699 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See gebracht (661 beladene und 2 699 leere Wagen weniger als im Vorjahre). Das Personal der Dampfschifffahrts-Verwaltung bestand aus 74 Personen.

Befördert wurden 210 383 (im Vorjahre 196 643) Personen, 170 780 kg Gepäck, 39 510 500 (44 907 050) kg Einzel- und Wagenladungsgüter (ausschliesslich Getreide), 11 253 790 (15 463 920) kg Getreide, 70 Pferde, 2 137 Stück Hornvieh, 1 278 Stück Kleinvieh, Hunde usw. Der Vermögenswerth an Schiffen sammt Zubehör, an Gebäuden und Grundstücken belief sich am 31. März 1893 auf 600 621 *M*.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften. Die vom 1. Mai d. J. ab gültigen vorbezeichneten Bestimmungen (Sonderabdruck des Anhanges II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) sind — mit den „Ausführungsvorschriften" in einem Hefte vereinigt — von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins an die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Bahnen vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 846 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 978 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Technischen Ausschusses, betreffend Auslegung der Bestimmung in § 2 Ziffer 1 der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 978 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Auslegung der Bestimmung in § 2 Ziffer 1 der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 980 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Melde- und Nachforschungsverfahren bei überzähligen und fehlenden Zug-, sowie Wagen-Ausrüstungsgegenständen, Lademitteln und losen Wagenbestandtheilen (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 1000 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der bei der Beladung offener Wagen anzuwendenden Lademaasse (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 1021 vom 21. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1023 vom 21. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 1024 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Anlagen der Stadtbahn in Wien.

Die hierüber vom Oesterreichischen Abgeordnetenhause angenommene Gesetzesvorlage (siehe Nr. 22 S. 199 und Nr. 24 S. 217 d. Ztg.) wurde nach dessen Vertagung auch vom Herrenhause zwar unverändert, aber mit der von Baron Sochor (ehemaliger Generaldirektor der Galizischen Carl Ludwigbahn) vorgeschlagenen Resolution angenommen, dass auch die Lokallinien der Wiener Stadtbahn so ausgeführt werden, dass sie den Bedürfnissen des Vollverkehres entsprechen und der sichere Uebergang normaler Betriebsmittel dadurch ermöglicht werde, dass die Kunstbauten der Wiener Stadtbahn durchwegs in lichter Höhe von 4,8 m ausgeführt werden. Auch der Chef des Generalstabes FZM. Freiherr von Beck hatte diese Resolution mit dem Hinweise darauf auf das Wärmste befürwortet, dass die in den vorliegenden Projekten bei einem Theile der Tunnels vorgeschriebene lichte Höhe von 4,4 m vom militärischen Gesichtspunkte von grossem Nachtheil wäre, es wäre überaus misslich, wenn Militärzüge bei einer Mobilisirung auf den Bahnhöfen erst eine vollständige Umladung vornehmen müssten, um auf dem zweiten Bahnhofe in neu zusammengesetzten Zügen die Fortsetzung zu finden. Nachdem auch der Berichterstatter, Freiherr von Czedik (früherer Präsident der K. K. Staatsbahnen), der Resolution beigetreten war, brachte der K. K. Handelsminister, Graf Wurmbrand, das diesfällige Entgegenkommen, aber auch das finanzielle Bedenken der Regierung zum Ausdrucke. Die Regierung soll mit dem Kapital, mit dem die Lokalbahn mit niedrigerem Profil projektirt ist, eine Bahn mit Normalprofil bauen und nebstbei das Profil der Tunnels bei den Untergrundbahnen erhöhen. Das würde naturgemäss grössere Kosten fordern und es müsste die Regierung in der Lage sein, durch ihre Organe viel billiger zu bauen, als es bisher projektirt war. Ueber die Schwierigkeit solcher Veränderungen der Pläne möchte ich nur einige Anhaltspunkte bieten. Dort wo es sich nur um einen Tunnel, der event. nicht sehr gross ist, oder um einige Durchfahrten handelt, mag die Differenz zwischen 4,4 und 4,8 m nicht so bedeutend sein. Wo es sich aber um eine Untergrundbahn handelt, die als solche neben der Wien laufen soll, und wo das Niveau der Strassen ein feststehendes ist, muss der Bau längs der ganzen Linie um dieses Stück erhöht und die Bahn um denselben Prozentsatz vertieft werden. Nachdem sie nun wieder an bestimmte Punkte aufzusteigen hat, ist die Frage der Steigung eine solche, welche auch den Be-

trieb der Bahn erschwert. Das Durchführen der Züge an und für sich würde, nachdem das Normalprofil jedenfalls hergestellt wird, gar kein Hinderniss bieten, und von einem Umladen würde also auch bei Personen- und Militärzügen keine Rede sein. Der Minister führt sodann aus, dass die Erhöhung des Profils nur durch die grösseren Lokomotiven nothwendig gemacht würde. Allerdings ist es keine Frage, dass es zweckmässiger wäre, den ganzen Zug sammt seiner Lokomotive durch die Untergrundbahn rollen zu lassen und nicht eine kleinere Lokomotive vorspannen zu müssen. Dieser Umstand werde von der Regierung vollständig gewürdigt, und dieselbe habe auch den Wunsch, die Untergrundbahn so zu bauen, dass der Zug, wie er ist, mit der grösseren Lokomotive durch sie fahren kann. Die Sache ist aber nicht so einfach, weil es sich um die ganze Untergrundlinie und um die Steigerung handelt. Geldopfer werden infolge dieser Vorlage in gewissem Sinne nicht verlangt. Die im Gesetze vom Jahre 1892 bereits ziffermässig festgestellten Summen hätten nur zu entfallen gehabt, wenn die Lokalbahnen an ein Privatunternehmen hätten vergeben werden können. Dieses Privatunternehmen hat sich nicht gefunden, und die Regierung war nur in der Lage, entweder den Bau an eine Privatgesellschaft zu vergeben und die Zinsen und Amortisation zu garantiren oder sie selbst in Betrieb zu nehmen. Letzteres war deshalb vortheilhafter, weil wir einestheils bei der Kapitalsvergebung eine namhafte Ersparniss gemacht, also einen Mehrertrag aus dem aufgelegten Anlehen erzielt haben, und weil es uns zweitens möglich wird, event. durch billigeren Bau die Lokalbahnen in Normalbahnen zu verwandeln.

Uebertragung der Konzessionen für die Lokalbahnen von Wien nach Wiener-Neudorf und von dort nach Guntramsdorf.

Das „Reichsgesetzblatt“ vom 22. d. Mts. veröffentlicht eine Kundmachung des Handelsministeriums, durch welche die Konzession für die Lokalbahnen Wien-Wiener-Neudorf-Guntramsdorf an die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen übertragen wird. Die bisherige Konzessionärin der Lokalbahn Wien-Wiener-Neudorf war die Neue Wiener Tramwaygesellschaft. Gleichzeitig wird eine Reihe Bestimmungen der Konzessionsurkunde entsprechend geändert, welche auch in der diesjährigen Nr. 34 des „Verord.-Bl. f. E. u. Sch.“ veröffentlicht werden.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Verwaltungsrathe der Südnorddeutschen Verbindungsbahn für eine Flügelbahn von der Station Königinhof der Linie Josefstadt-Jaromer-Altpaka zur Stadt Königinhof auf die Dauer von 3 Monaten;

b) der Stadtvertretung Hayd in Böhmen für eine normalspurige Eisenbahnverbindung der Stadt Hayd mit der Station Schweissing der Staatsbahnlinie Pilsen-Eger auf die Dauer von 6 Monaten.

Das Projekt Tannwald-Preussische Landesgrenze.

Der Handelsminister hat dem Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn Mittheilung gemacht, dass der Konzessionsverhandlung für die Strecke Tannwald-Preussische Landesgrenze nunmehr nichts entgegenstehe, und dass die Vorschläge wegen der Geldbeschaffung für die neu zu erbauende Strecke baldmöglichst zu erstatten seien. Im Verwaltungsrathe haben infolge dessen Besprechungen stattgefunden, und es dürften die für die Erbauung der 10 km langen Strecke erforderlichen Mittel durch Ausgabe von Obligationen und Stammaktien, deren Bezug den Aktionären angeboten werden wird, aufgebracht werden. Die Grossaktionäre haben bereits in bündiger Form diese Vorschläge acceptirt, sodass die Geldbeschaffung vollständig gesichert erscheint. Gleichzeitig hat der Verwaltungsrath beschlossen, die Strecke Wurzelsdorf-Rochlitz trassiren zu lassen und mit den Interessenten eine Einigung anzustreben. Es handelt sich nur noch um den Abschluss eines Staatsvertrages mit Preussen, dessen Verwaltung auf dem Standpunkte steht, dass solche Vorschläge von jener Regierung ausgehen sollen, welche die erste Anregung hierzu gegeben.

Einstellung des Betriebes auf Schleppbahnanlagen im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle.

Die Ertheilung der Bewilligung zum Bau und Betrieb solcher Schleppbahnen, welche an öffentliche Bahnen anschliessen, wird seit geraumer Zeit an die Bedingung geknüpft, dass in die hierüber abzuschliessenden Bau- und Betriebsverträge eine Bestimmung aufzunehmen sei, wonach im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle über Anordnung der Militärverwaltung nach Maassgabe des Bedarfes der Betrieb auf der ganzen Schleppbahnanlage eingestellt werden müsse, ohne dass den Interessenten hierfür ein Anspruch auf Schadenersatz erwachsen würde. Das K. K. Handelsministerium hat nun angeordnet, dass diese Klausel nicht nur in die diesfalls neu abzuschliessenden Verträge aufzunehmen, sondern auch dahin zu wirken sei, dass dieselbe den bereits abgeschlossenen Verträgen nachträglich hinzugefügt werde. Es sei dies deshalb erforderlich, um die freie Disposition über den Schienenweg der zuständigen Autorität im Ernstfalle vorzubehalten und um etwaige Forderungen der Schleppbahnunternehmungen aus dem Titel des Nutzentganges hintanzuhalten.

Aufbewahrung der Knallsignalbüchsen und die Erprobung der Knallsignale.

Anlässlich eines in seinen Folgen glücklicherweise verhüteten Unfalles hat die K. K. Generalinspektion die Bahnverwaltungen aufmerksam gemacht, dass die bei einzelnen Bahnen bestehende Gepflogenheit, nach welcher der Schlusskondukteur eines Zuges bei allen seinen dienstlichen Verrichtungen die Knallsignalbüchse an einem Riemen am Leibe trägt, abgestellt und dafür angeordnet werde, dass dieser Zugbegleiter seine Knallsignalbüchse während der ganzen Fahrt am Signalwagen und zwar bei den Zügen mit Personenbeförderung auf einem solchen Orte aufzubewahren hat, welcher den Reisenden nicht leicht zugängig ist. Den betreffenden Organen ist die Vorschrift über die Verwahrung von Knallsignalen in den Büchsen in Erinnerung zu bringen und ist der Auftrag zu ertheilen, dass das mit der periodischen Erprobung von Knallkapseln betraute Personal sich hierbei stets in einer derart gedeckten Stellung oder solchen Entfernung aufzuhalten habe, dass eine Verletzung durch wegfliegende Splitter der Knallkapsel nicht stattfinden könne.

Gesetzesvorlage für die projektirte Lokalbahn Versecz-Temes-Kubin.

Diese 85.3 km lange Bahn soll von der Endstation Versecz der Lokalbahn Gross-Becskerek-Versecz und Station der Linie Temesvar-Bazias der Königlich Ungarischen Staatsbahnen bis zur Donau-Dampfschifffahrtsstation Temes-Kubin geführt und das effektive Baukapital für selbe mit 2850000 fl. präliminirt werden.

Als Stationen bezw. Haltestellen sind bestimmt: die entsprechend zu erweiternde gemeinsame Station Versecz; dann für den gesammten Verkehr die Stationen: Vlajkovecz, Ulma, Karolyfalva, Alibunar, Bavanista und Temes-Kubin; ferner die Haltestellen zugleich als Wasserstationen: Nikolince, Torontal-Petrovoszela und Mromorak-Deliblat; endlich die Umschlagsstation Kubin-Donaukai.

Die Hauptlinie Budapest-Arad-Temesvar-Versecs (Bazias) der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wird durch den Ausbau der Linie Versecz-Kubin, sodann an zwei Umschlagspunkten mit der Donau verbunden werden, und zwar in Bazias und in Kubin. Des ferneren ist eine weitere Verbindung zwischen Kubin und Budapest via Pancsova und von dort aus über Gross-Becskerek-Szegedin und Kecskemet durch die projektirte Lokalbahn Pancsova-Kubin im Anschlusse an die jüngst dem Betriebe übergebene Lokalbahn Gross-Becskerek-Pancsova binnen kurzem zu gewärtigen. Die beiden benachbarten Donauschifffahrtsplätze Pancsova und Kubin werden durch ihre Verbindung mit dem Schienennetze und ihre geringe Entfernung vom „Eisernen Thore“ dann eine im internationalen Verkehre wesentlich kommerzielle Bedeutung als Donau-Umschlagplätze gewinnen.

Beschleunigung des Verfahrens bei Frachtreklamationen.

Zur Beseitigung der bei diesem Verfahren vorkommenden und viele Beschwerden der Geschäftswelt veranlassenden Verzögerungen hat die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen bei den übrigen Bahnverwaltungen einen Antrag gestellt, aus dessen Begründung folgendes hervorzuheben ist:

„Die immer wachsende Komplikation des Tarif- und Refaktiewesens, welche sich aus der Verdichtung, sowie der volkswirthschaftlichen Ausgestaltung des Verkehrs ergibt und die Behandlung, bezw. Liquidirung von Parteiforderungen, mögen sie Frachterstattungsansprüche, Reklamationen oder Refaktien betreffen, immer schwieriger und langwieriger gestaltet, drängt auf allen Gebieten auf Vereinfachung und Erleichterung der administrativen Formvorschriften. Insbesondere auf dem Gebiete der Refaktieabrechnung werden durch den derzeit beobachteten Vorgang bedeutende Summen dem Geschäftsverkehr vorenthalten und Klagen der Parteien verursacht, dass die Vortheile der Refaktiegewährung durch den Zinsenverlust fast aufgehoben würden. Es ist auch nicht zu übersehen, dass mit der Erweiterung des Parteianspruches auch die Verpflichtung der Bahn zur Zahlung unmittelbar eintritt, und dass die Zeit, welche die Bahn zur Prüfung dieses Nachweises in Anspruch zu nehmen berechtigt ist, nicht unbilligerweise durch einseitig begründete Uebelstände zur drückenden Härte für den Refaktiewerber gemacht werden

soll. Hierzu kommt noch die kurze Verjährungsfrist, durch welche im Zusammenhange mit jener Verzögerung nach Angabe der Parteien die Geltendmachung verschiedener oder bei verschiedenen Bahnen einzubringender Ansprüche auf Grund derselben Frachtdokumente gefährdet ist oder unmöglich werde."

(Wir werden auf diesen Antrag noch zurückkommen.)

Die Kündigung der Russischen Getreidetarife.

Nach dem Ausbruch des Zollkrieges mit Deutschland hat die Russische Regierung eine sehr bedeutende Ermässigung der Getreidetarife in den Relationen mit den Oesterreichischen Eisenbahnen vorgenommen, um die Getreideausfuhr über Oesterreich vornehmlich nach der Schweiz zu erleichtern. Nunmehr erweisen sich diese Tarifmaassregeln als überflüssig, da der Friede mit Deutschland wieder hergestellt ist. Die Russische Regierung hat nun diese Tarifreduktionen ausser Kraft gesetzt und die betreffenden Tarifverträge mit den Oesterreichischen Staatsbahnen vom 28. April d. J. an gekündigt. Es werden demnach von diesem Tage an im Verkehre mit den Oesterreichischen Bahnen die gleichen Getreidetarife gelten, welche in den Relationen mit den Deutschen Bahnen in Kraft stehen und gegenüber den gegenwärtigen Tarifen eine Erhöhung bis zu 40 % bedeuten.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Auf sämmtlichen Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen resultirt pro Februar 1894 eine Mehrfrequenz von 136 796 Personen mit einer Mehreinnahme von 92 529 fl. und eine Mehrbeförderung von 112 634 t mit einer Mehreinnahme von 522 186 fl., so dass sich ein Gesammteinnahmenplus von 614 715 fl., d. i. 10,2 %, ergibt. Für die ersten 2 Monate des Jahres 1894 resultirt auf den vorbezeichneten Bahnen eine Mehrfrequenz von 420 002 Personen mit einer Mehreinnahme von 242 406 fl. und eine Mehrbeförderung von 400 819 t mit einer Mehreinnahme von 1 481 357 fl. und ergibt sich somit eine Gesammt-Mehreinnahme von 1 723 763 fl., d. i. 16,5 %.

Amtscharakter der bei Staatseisenbahnen Bediensteten.

Bis in die jüngste Zeit war die Frage, ob die Bediensteten der Staatseisenbahnen zu den eigentlichen Staatsbeamten zählen, kontrovers, und zwar hauptsächlich auf Grund einiger Bestimmungen der Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, „R.-G.-Bl." Nr. 103, wonach das Personal der Oesterreichischen Staatsbahnverwaltung einen besonderen, von den eigentlichen Staatsbeamten und Dienern verschiedenen Körper zu bilden hat. In diesem Sinne entschied auch bisher der Kassationshof trotz der gegentheiligen Ansicht der Generalprokuratur, indem er auf die Erwägung Nachdruck legte, dass der Eisenbahnbetrieb des Staates vermöge seiner äusseren Aehnlichkeit mit jenem der Privatunternehmungen nicht als Regierungsgeschäft angesehen werden könne. Infolge der grossen Ausdehnung der Oesterreichischen Staatsbahnen, des darin investirten Staatsvermögens und der misslichen Konsequenzen, die sich bei der Anwendung des obigen Grundsatzes nothwendig ergaben, hat sich der Kassationshof in jüngster Zeit bestimmt gefunden, der Ansicht der Generalprokuratur beizutreten und anlässlich einer Nichtigkeitsbeschwerde gegen ein wegen Amtsveruntreuung verurtheilendes Erkenntniss zu erklären, dass zu den Regierungsgeschäften im Sinne des § 101 Alinea 2 Str.-G. auch der Betrieb wirthschaftlicher Unternehmungen des Staates und insbesondere der staatliche Betrieb von Eisenbahnen gehören. In den diesfälligen Gründen wird ausgeführt, dass es unmöglich Sache des Richters sein könne, die Gründe zu prüfen, aus denen der Staat ein bestimmtes Unternehmen, etwa eine Eisenbahn, selbst betreibt. Sobald die dafür kompetenten Organe der Staatsgewalt die Führung eines solchen Betriebes beschlossen haben, steht für den Richter die Thatsache fest, dass der Staat dies zur Erreichung oder zur Förderung seiner Aufgaben für nothwendig gefunden hat. So weit aber der Staatsbetrieb reicht, handelt es sich nicht um einen Privatauftrag des Staates, sondern um ein Regierungsgeschäft, weil der Staat eben durch diesen Betrieb eine öffentlich rechtliche Aufgabe (sei diese nun wirthschaftlicher, strategischer oder didaktischer Art) zu erfüllen strebt. Jedenfalls dürfe aber die finanzielle Seite einer im Staatsbetriebe stehenden Unternehmung nicht übersehen werden; der Ertrag derselben bildet als öffentliches Gut einen Theil der Staatseinnahmen, und es trete sonach die Beachtung aller jener strafrechtlichen Gesichtspunkte ein, die den Schutz öffentlichen Gutes bezwecken.

(Nr. 8 der „Allg. Oesterr. Gerichtszeitung", in welcher deren Redakteur, der Inspektor der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, Dr. Karl Schreiber, die strafrechtliche Bedeutung dieser in seinen wiederholten Abhandlungen vertretene Ansicht eingehend bespricht.)

Die Einführung des elektrischen Betriebes zwischen Wien und Budapest.

Ueber dieses Projekt hielt der Ingenieur Karl Zipernovszky seine Antrittsrede als Mitglied der Ungarischen Akademie der Wissenschaften. Die diesbezüglichen Vorschläge weichen, wie die „Zeitschr. f. Eisenb. u. Dampfschifff." mittheilt, von allen bisher aufgetauchten Projekten wesentlich ab und gipfeln darin, dass sie nicht die Neuanlage einer eigenen elektrischen Bahn Budapest-Wien, sondern nur die Adaptirung eines der drei Geleise, die gegenwärtig zwischen beiden Hauptstädten im Betriebe stehen, in Aussicht nehmen, und zwar derart, dass dieses eine Geleise in den Tagesstunden zur elektrischen Beförderung von Personen, in den Nachtstunden hingegen in gewöhnlicher Weise für den Dampfbetrieb benutzt werden könne. In die Details dieser Vorschläge kann hier natürlich nicht eingegangen werden; deren Verwirklichung dürften wohl Schwierigkeiten aller Art im Wege stehen; immerhin ist dieses Projekt einer ernsteren Beachtung würdig.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Wiener Börse war trotz der Osterwoche in voller Bewegung. Das ungeachtet aller Schwierigkeiten doch zustande gekommene Provisorium des Zoll- und Handelsvertrages mit Russland hat allgemeine Befriedigung erregt. Dazu kamen die glänzenden Erfolge der Subskription sowohl auf die 40 Millionen Kronenrente, von welcher die Anmeldungen nur mit 68 % berücksichtigt werden konnten, als auch auf die gleiche Summe für die Wiener Verkehrsanlagen, bezüglich welcher ebenfalls Ueberzeichnungen stattgefunden haben, deren Reduktion noch nicht veröffentlicht wurde. Vor allem stiegen Staatsbahn (333,50) auf das sich kaum bewahrheitende Gerücht hin, dass die Regierung doch die Verstaatlichung dieser Bahn in Erwägung ziehe und 400 fl. als Einlösungspreis der Aktie in Aussicht nehme, welcher Preis allerdings dem inneren Werthe derselben entspricht. Der steigenden Tendenz folgten Aussig-Teplitzer Bahn (1620), welche eine Dividende von 72 fl. vertheilen wird, Buschtêhrader Bahn (1172), weil die ministerielle Genehmigung zur Umwandlung ihrer Prioritäten herabgelangt ist, Nordwestbahn (223) und Elbethalbahn (257,75) infolge von Berliner Kaufordres, Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2947) ohne bekanntes Motiv. Matter war dagegen Südbahn (107.50) wegen der noch nicht geklärten Finanzverhältnisse Italiens.

Aus Frankreich.

Die Französischen Schnellzüge.

Einer Abhandluug der Zeitschrift „La voie ferrée" über diese Frage entnehmen wir folgendes:

1. Bei der Nordbahn, welche in jeder Beziehung die erste Stelle einnimmt, entwickeln die Schnellzüge (trains rapides) nach Calais, Lille und Brüssel eine Reisegeschwindigkeit (vitesse commerciale) von 73 bezw. 72 und 66 km; diejenigen auf der Linie Paris-Hirson, der am wenigsten bedeutenden Grenzlinie, eine solche von 65 km. Die Eilzüge (trains Express) verkehren mit einer Schnelligkeit von 64 bis 69 km in der Stunde. Ausserdem entwickeln aber die Personenzüge (trains Omnibus) eine solche Geschwindigkeit, wie sie auf verschiedenen anderen Netzen selbst die Eilzüge nicht erreichen.

2. Bei der Orléansbahn verkehren auf der Linie Paris-Bordeaux der Schnellzug mit einer Geschwindigkeit von 67 km, der Luxuszug „Sud-Express" mit einer solchen von 70 km, der Postzug mit einer solchen von 56 km und die gewöhnlichen Eilzüge mit einer solchen von 53 km in der Stunde. Auf der Linie Paris-Toulouse erreicht der Eilzug eine Schnelligkeit von 53 km, die infolge Eröffnung der Strecke Limoges-Uzerche-Brive noch grösser sein könnte; doch ist diese Strecke noch zu kurze Zeit im Betriebe.

3. Bei der Ostbahn legt der Schnellzug auf der Linie Paris-Nancy bei der Ausfahrt 63 km, bei der Rückkehr 61 km in der Stunde zurück, obwohl er auf dieser 353 km langen Strecke zehnmal anhält; der auf gleicher Strecke verkehrende Orientexpresszug erreicht eine Schnelligkeit von 65 bezw. 62 km. Auf der Linie Paris-Mülhausen wird trotz ungünstiger Krümmungs- und Steigungsverhältnisse eine Geschwindigkeit von 65 km in der Stunde erzielt.

4. Bei der Südbahn erreicht der Schnellzug Bordeaux-Cette eine Geschwindigkeit von 64 und 63 km, während die Eilzüge mit einer solchen von 53 km in der Stunde verkehren.

5. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die 1865 die erste Stelle bezüglich der Schnelligkeit einnahm, aber seitdem von allen Französischen Gesellschaften mit Ausnahme der Westbahn überholt wurde, verkehrten die Schnellzüge

Paris-Marseille noch im Winter 1893/94 nur mit einer Geschwindigkeit von 59 km, die aber seitdem auf 63 km in der Stunde erhöht ist. Der Italienische Schnellzug erreicht dagegen eine Geschwindigkeit von 64 km, aber nur auf der Strecke Paris-Mâcon. Der Schnellzug Marseille-Nizza legt noch nicht 60 und der beschleunigte Eilzug Paris-Clermont nur 51 km in der Stunde zurück.

6. Die Westbahn, welche lange von ihrem Rufe gezehrt hat, scheint ernstlich um die Beschleunigung ihrer Züge bemüht zu sein. Zwischen Paris und le Havre legt der Schnellzug 65 km, zwischen Paris und Nantes 64 km in der Stunde zurück, während die Eilzüge nur 53.5 km erreichen.

7. Bei der Staatsbahn wird auf den Linien Paris-Bordeaux und Bordeaux-Nantes, den beiden einzigen, die einen Eilzugverkehr haben, nur eine Geschwindigkeit von 45 km in der Stunde erreicht.

Die Ruhegehaltskassen.

Bei Besprechung einer Anfrage des Abgeordneten Berry über die Eisenbahnunfälle erklärte der Abgeordnete Jourde in der Kammer u. a., dass das Gesetz vom 22. November 1890 den Eisenbahngesellschaften zwar auferlege, die Satzungen ihrer Ruhegehaltskassen dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Genehmigung zu unterbreiten, dass dieses Gesetz aber ein todter Buchstabe geblieben sei. Demgegenüber theilt das „Journal des transports“ mit, dass diese Satzungen dem Ministerium in der vorgeschriebenen Frist eingereicht und von diesem am 8. Juli 1892 dem Landeseisenbahnrath zur Prüfung überwiesen worden sind. Der Eisenbahnrath hat mit der Vorprüfung einen Sonderausschuss, dem Alfred Picard als Vorsitzender und Chauchat als Berichterstatter angehören, betraut. Im Oktober 1893 wurde ein erster Bericht erstattet und weitere Untersuchung verlangt, weil nicht nur die Vorschläge der Gesellschaften, sondern auch die Wünsche der Beamtenvereine berücksichtigt werden sollen. Im Februar d. J. ist dem Eisenbahnrath vom Ausschuss ein zweiter Bericht erstattet worden, dessen Inhalt noch nicht bekannt ist.

Personalnachrichten.

1. Der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten Viette ist im Alter von 50 Jahren gestorben; seit 18 Jahren gehörte er den gesetzgebenden Körperschaften an und hatte dreimal einen Ministersitz, zuletzt denjenigen der öffentlichen Arbeiten inne. Die Zeitschrift „La voie ferrée“ widmet ihm einen warm empfundenen Nachruf.

2. Durch Verordnung vom 23. Februar d. J. ist an Stelle des zum Senator ernannten Abgeordneten Peytral der Abgeordnete Lavertujon zum Mitglied des Landeseisenbahnrathes ernannt worden.

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Betriebsinspektor Brekle in Sigmaringen wurde auf die Stelle eines Betriebs-Oberinspektors bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Werkführer Süssdorf bei der Wagenwerkstätte Cannstatt auf die Stelle eines Maschineningenieurs bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion befördert.

Der Vorstand der Bauabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Direktor v. Schlierholz, wurde seinem Ansuchen entsprechend in den bleibenden Ruhestand versetzt und ihm bei diesem Anlass der Titel und Rang eines Präsidenten verliehen. Bahnhofsverwalter 1. Klasse Kraiss, erster Hilfsbeamter der Betriebsinspektion Stuttgart, wurde unter Verleihung des Titels Bahnhofsinspektor aus dienstlichen Gründen mit seinem Einverständniss auf die Stelle des Bahnhofsverwalters 1. Klasse in Friedrichshafen versetzt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung der Station Deensen-Arholzen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Kreiensen-Holzminden zwischen den Stationen Stadtoldendorf und Holzminden gelegene Station Deensen-Arholzen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und Kleinvieh in Einzelsendungen eröffnet. Von dem genannten Tage ab findet zwischen der neuen Station und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, Fahrzeugen und Kleinvieh in Einzelsendungen statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 24. März 1894. (679)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. Mit der Inbetriebnahme des von der Main-Neckar-Eisenbahn nach dem Fabrikviertel in Darmstadt abzweigenden Industriegeleises gelangt am 1. April l. J. eine Abfertigungsstelle unter der Bezeichnung „Darmstadt-Fabrikviertel“ für den Stückgüter- und Wagenladungenverkehr der angeschlossenen Fabriken zur Eröffnung.

In den Tarif für den Binnenverkehr wird die Abfertigungsstelle mit Wirkung vom 1. April l. J. einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der Güterabfertigung Darmstadt zu erfragen.

Darmstadt, 25. März 1894. (680)
Direktion der Main-Neckarbahn.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft führt die an der Linie Marburg-Franzensfeste gelegene Station Velden vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung Velden am Wörthersee.

Berlin, den 25. März 1894. (681)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Verkehrsstörungen.

Die Strecke **Ottmachau-Heinersdorf** ist vom 23. d. Mts. ab wegen Dammrutschung auf die Dauer von etwa 8 Tagen für den Güterverkehr gesperrt.

Breslau, den 27. März 1894. (682)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die an der Linie Arad-Tövis der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen zwischen den Stationen Zám und Maros-Illye gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Guraszáda ist — nach Mittheilung der Direktion der Königl. Ungarischen Staatseisenbahnen — zu einer Verladestation umgestaltet und am 13. Februar d. J. als solche für den Verkehr von Frachtgütern in Wagenladungen eröffnet worden.

Die Auf- und Abgabe von lebenden Thieren und sonstigen Gütern, zu deren Auf- oder Abladen besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, kann in der genannten Verladestation nicht erfolgen.

Berlin, den 21. März 1894. (683)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband und Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Vom 5. April d. J. ab findet der am 15. d. Mts. zur Einführung gelangte Ausnahmetarif für Düngekalk auch für den Verkehr mit sämmtlichen Verbandsstationen der Hessischen Ludwigsbahn Anwendung.

Erfurt, den 26. März 1894. (684)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Nachtrag IV zum Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn tritt am 1. April d. J. in Geltung. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen des Hefts 1 vom 1/7. 89 neue Frachtsätze für Alberschweiler und ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Strecken Lauterburg-Herlisheim a. d. Zorn und Weissenburg-Walburg.

Strassburg, den 20. März 1894. (685)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. April l. J. tritt zum Badisch-Württembergischen Gütertarife der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält u. a. eine von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte ergänzende Bestimmung zu § 58 der Verkehrsordnung und die Aufnahme einiger Badischer und Württembergischer Stationen, sowie solcher der Nebenbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim und ausserdem die bereits früher veröffentlichten neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4 für Zuckerrüben und Zuckerrüben-Futterschnitzel. Exemplare des Nachtrags können durch unsere Güterstellen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 21. März 1894. (686)
Generaldirektion.

Güterverkehr Fortsetzung.

Importtarif für Russland (Theil IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs). Vom 15. April 1894 neuen Stils werden die Stationen Hadmersleben und Heudeber-Dannstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in die nachbenannten Tariftabellen des Importtarifs für Russland (Theil IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs) mit folgenden Entfernungen und Frachtsätzen des Spezialtarifs I aufgenommen:

Tarif-kilometer	Von	Spezialtarif I unter 5 000 kg (305 Pud)	à 5 000 kg (305 Pud)	à 10 000 kg (610 Pud)
		Frachtsätze für 100 kg (6,1 Pud) in Mark		
	Abschnitt I. Tariftabelle I. Ab Schnittpunkt Wirballen westlich.			
927	Hadmersleben	4,91	3,92	3,27
965	Heudeber-Dannstedt	4,92	3,94	3,28
	Abschnitt II. Tariftabelle I. Ab Schnittpunkt Alexandrowo westlich.			
583	Hadmersleben	2,61	2,29	1,97
620	Heudeber-Dannstedt	2,75	2,41	2,07

Bromberg, den 21. März 1894. (688)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Am 1. April d. J. tritt zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen usw. von den Saargrubenstationen nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (Kohlentarif Nr. 7 vom 1. Juni 1891) der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs Frachtsätze für die linksrheinische Station Göttelborn sowie für mehrere in den Verkehr neu aufgenommene Württembergische Stationen. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die betreffenden bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juli d. J. in Geltung.

Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 26. März 1894. (689)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Altona-, Berlin-, Hannover-, Oldenburg- und Köln (rrh.) -Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 ab treten für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II etc. von Wittenberg (Prov. Sachsen) nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen und deren Küstengebieten ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. März 1894. (690)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XV zum Staatsbahn-Gütertarif Frankfurt a/M.-Erfurt in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, wozu die Genehmigung der Aufsichtsbehörden ertheilt ist, ferner zu den besonderen Tarifvorschriften und den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen sowie der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger (II A, II B, II D und II E des Tarifs), neue Entfernungen für die einbezogenen Stationen **Gotha Kindleberstrasse, Heinebach, Kleinschmalkalden und Langenberg a. d. Elster des Direktionsbezirks Erfurt, ermässigte Entfernungen für die** Stationen Köstritz und Krölpa-Ranis (Dir. Erf.), Ermässigung der Entfernungszuschläge für die Arnstadt-Ichtershausener und Hohenebra-Ebeleber Bahn und erhöhte Entfernungen für die Stationen Mehlis und Steinbach-Hallenberg (Dir. Erf.), sowie Anstosssätze für die Ruhlaer Bahn.

Ferner Ergänzungen zu II F c des Tarifs, Ausnahmetarife: 4 für Staubkalk, 6 für Braunkohlen, 13 für Giesserei-Roheisen, 14 für Düngemittel etc., 16 für Getreide; neue Ausnahmetarife: 17 für Kalk zum Düngen und 18 für rohe Kalisalze.

Die vorkommenden Frachterhöhungen treten erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ pro Exemplar zu erhalten ist.

Erfurt, den 21. März 1894. (691)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1894 tritt zum Binnengütertarif des Direktionsbezirks Bromberg der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält:

a) Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, welche von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind.
b) Ermässigte und neue Ausnahmesätze für Getreide und Holz, welche erst vom Tage der Betriebseröffnung auf den Strecken Culmsee-Schönsee bezw. Wormditt-Mohrungen gelten.
c) Ermässigte Ausnahmesätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II im Verkehr von den Berliner Bahnhöfen.
d) Berichtigungen und bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen.

Abzüge des Nachtrages können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 19. März 1894. (692)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 1. Am 1. April d. J. kommt der Nachtrag X zur Einführung. Er enthält eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den

5. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1894 ab.
Mittel-Europäische Zeit. (M. E. Z.)

Berlin-Schiessplatz. — Schiessplatz-Berlin.

Entfernung km	1. II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	3. II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	5. II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	Stationen	Entfernung km	2. II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	4. II. u. III. Kl. Ank.	Abf.	6. II. u. III. Kl. Ank.	Abf.
0,0	—	6.53	—	1.00	—	5.25	Berlin (Milit. Bhf.)	45.5	7.39	—	12.36	—	4.56	—
7,5	7.05	7.06	1.12	1.18	5.38	5.41	Marienfelde	38.0	7.26	7.27	12.23	12.24	4.40	4.43
14.5	7.16	7.17	1.23	1.24	5.52	5.54	Mahlow	31.0	7.15	7.18	12.12	12.13	4.27	4.29
22.0	7.27	7.28	1.34	1.35	6.05	6.06	Rangsdorf	23.5	7.03	7.04	12.00	12.01	4.14	4.15
30.5	7.40	7.42	1.47	1.49	6.19	6.22	Zossen	15.0	6.49	6.51	11.46	11.48	3.57	4.01
35.0	7.48	7.49	1.56	1.57	6.30	6.31	Mellen	10,5	6.41	6.42	11.38	11.39	3.48	3.49
37.5	7.54	7.57	2.02	2.04	6.36	6.40	Rehagen-Clausdorf	8.0	6.35	6.37	11.31	11.34	3.38	3.42
40.0	8.02	8.05	2.09	2.11	6.45	6.49	Sperenberg	5.5	6.28	6.30	11.23	11.26	3.29	3.33
45.5	8.13	—	2.19	—	6.58	—	Schiessplatz	0.0	—	6.20	—	11.15	—	3.20

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (687 J)

Bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Stationen.
Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.
Dresden, den 22. März 1894. (693)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. April 1894 gelangen die Nachträge IV zu den Tarifheften Nr. 1—4 zur Einführung. Sie enthalten neben verschiedenen schon früher veröffentlichten und eingeführten Frachtsätzen im wesentlichen folgendes:
1. theilweise geänderte Entfernungen für die Sächsischen Stationen der Strecke Jägersgrün-Blauenthal sowie Gaschwitz-Meuselwitz-Ronneburg-Gera-Pforten;
2. theilweise geänderte Entfernungen für gewisse Reichsbahnstationen, infolge Eröffnung der Strecke Merzweiler-Walburg-Selz;
3. Entfernungen für neu einbezogene Stationen und zwar: Altenbach, Antonsthal, Dölau, Gautzsch, Geringswalde, Hartha b. Waldheim, Herrnhut, Hetzdorf b. Oederan und Scheibenberg der Sächs. Staatsb.; Dornberg-Gross-Gerau und Mettenheim der Hess. Ludw. Bahn; Frankenstein in der Pfalz der Pfälz. Bahn; Auggen, Denzlingen, Hainstadt in Baden und Weisenbach der Badischen Staatsb. und Bitsch, Diesdorf und Surburg der Reichseisenbahnen;
4. abgeänderte Bestimmungen über die Abfertigungsbefugnisse für den Verkehr von und nach den Grenzpunkten Alt-Münsterol Grenze, Amanweiler Grenze, Avricourt (Deutsch-) Grenze, Bettingen Grenze, Chambrey Grenze, Fentsch Grenze, Noveant Grenze und Ulflingen Grenze.
Diese Bestimmungen schliessen gegenüber den bisherigen Beschränkungen in sich und erlangen deshalb erst vom 15. Mai d. J. an Gültigkeit;
5. abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Bodenbach, Tetschen, Klingenthal und Reitzenhain einerseits und Aschaffenburg, Hess. Ludw. Bahn andererseits.
Die hiermit theilweise verknüpften Erhöhungen erlangen ebenfalls erst am 15. Mai d. J. Geltung;
6. Ausnahmefrachtsätze für Kalirohsalze und Düngekalk in Ladungen von 10 000 kg zwischen den Stationen Saargemünd und Scheidt der Pfälz. Bahn einerseits und den Sächsischen Verbandsstationen andererseits.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.
Dresden, am 24. März 1894. (694)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlen- und Koksverkehr. Am 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Niederschlesischer Steinkohlen und Koks nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn usw. vom 1. Juni 1889 der Nachtrag VII in Kraft, durch welchen die Stationen Reichenau a. K. und Solnitz der Lokalbahn Reichenau-Solnitz in den direkten Tarif einbezogen werden. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.
Berlin, den 20. März 1894. (MG695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahnverkehre Altona-, Berlin-, Breslau-, Bromberg-, Frankfurt a/M.-, Magdeburg-Erfurt und Sächsisch-Thüringischer Verkehr. Am 15. Mai d. J. wird die Haltestelle „Ladegleis Töppeln“ der Weimar-Geraer Eisenbahn in die Gütertarife für obenbezeichnete Verkehre einbezogen.
Auf der Haltestelle gelangen nur Wagenladungsgüter zur Abfertigung.
Ausser den direkten Frachtsätzen, welche bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren sind, gelangt für jeden beladenen Wagen, welcher auf dem Ladegleis Töppeln zur Be- oder Entladung kommt, eine Rangirgebühr von 1,25 M. zur Erhebung.
Erfurt, den 25. März 1894. (696)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Hannover - Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Harburg U. E. als Versandstation in den ab 1. November 1893 gültigen Ausnahmetarif für rohe Baumwolle von den Deutschen Nord- und Ostseehäfen nach Schlesischen Spinnereistationen einbezogen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Berlin, den 21. März 1894. (MG697)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. treten zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verband die Nachträge 2 zum Heft 1, 3 zum Heft 2 und 6 zum Heft 3 und 4 in Kraft, enthaltend die Ausnahmetarife 18 für Düngekalk und 19 für rohe Kalisalze, Entfernungen für neu aufgenommene Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn, des Direktionsbezirks Elberfeld und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, anderweite Waarenverzeichnisse, Anwendungsbedingungen und Frachtsätze — letztere zum Theil ermässigt — der Ausnahmetarife 7 und 8 für Eisen etc. der Spezialtarife I und II, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen. Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.
Köln, den 25. März 1894. (698)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Nordösterreichisch - Mittelrheinischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit ab 15. April l. J. kommen für die Beförderung von Heu in Ladungen von 10 000 kg folgende direkte Frachtsätze zur Einführung:

Nach oder von		Darmstadt H. L. B. Frachtsätze für 100 kg M.
Angern	Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferd.-Nordbahn	2,00
Bisenz-Pisek		2,07
Lundenburg		1,96
Bisenz-Stadt (Station der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft)		2,07

Zollabfertigungsgebühren sind in diesen Frachtsätzen nicht enthalten.
München, den 19. März 1894. (699)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betr. Vom 1. April d. J. ab kommen für die Beförderung von Kokssendungen zum Hochofenbetriebe in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder Zahlung der Fracht hierfür für einen Wagen folgende Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Zwickau Frachtsätze für 100 kg M.
Amberg	0,61
Rosenberg	0,62

Dresden, am 19. März 1894. (700)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin - Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. treten für die Beförderung von lebenden Thieren (mit Ausschluss von Pferden) im Verkehre zwischen Pöllwitz und Rummelsburg, sowie Berlin (Ostbahnhof) die nachstehend verzeichneten Frachtsätze in Kraft:
Entfernung . . . . 285 km
Vieh in einbödigen Wagen 6,06 M.
„ „ mehrbödigen „ 8,00 „
für 1 qm.
Dresden, am 20. März 1894. (701)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Bromberg etc. Am 1. April 1894 tritt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 4 in Kraft, welcher ausser sonstigen Aenderungen und Ergänzungen ermässigte bezw. neue Eisen- etc. Ausnahmefrachtsätze für den Ortsverkehr der Hafen- und Küstenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.
Köln, den 26. März 1894. (702)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Ostpreussische Südbahngesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. Kategorie I—IV der Nomenklatur in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Wimikowo, Ochotschewka, Schtschigri, Lipowkaja, Marmischi und Kschen der Kiew-Woroneschbahn über Kiew-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur überseeischen Ausfuhr treten vom 12/24. März d. J. direkte Frachtsätze in Kraft. Diese Frachtsätze, sowie die Beträge, die nachzuzahlen sind, wenn die Bescheinigungen über die erfolgte seewärtige Ausfuhr nicht rechtzeitig beigebracht werden, sind auf den genannten Deutschen Stationen, sowie in unserm Tarifbüreau zu erfahren.
Direktion. (703H&V)

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. April d. J. wird die Station Corbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 21 für die Beförderung von Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen einbezogen. Die betheiligten Dienststellen ertheilen nähere Auskunft.
Köln, den 24. März 1894. (704)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Niederländisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Am 1. April d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Torfstreu und Torfmull in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von den Niederländischen Stationen Al-

melo, Dedemsvaart, Helenaveen und Hogeveen nach Württembergischen Stationen, gültig vom 15. September 1893 bis zum 1. September 1894, der Nachtrag I in Kraft.

Durch denselben wird eine weitere Anzahl Württembergischer Stationen in den Ausnahmetarif einbezogen.

Köln, den 25. März 1894. (705)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahngüterverkehr Berlin-Magdeburg. Am 1. April d. J. tritt für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Vienenburg nach Tegel ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz in Höhe von 0,55 *M.* für 100 kg in Kraft.

Magdeburg, den 29. März 1894. (706)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Hannover- bezw. Magdeburg-Berlin. Am 1. April d. J. kommen Ausnahmefrachtsätze für überseeische, zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze von Stettin und Swinemünde nach den Hochofenstationen Peine, Vienenburg und Blankenburg (Harz) zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Berlin, den 28. März 1894. (707MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Vom 1. April d. J. ab kommen im Verkehr zwischen den Preussisch-Sächsischen Mitbewerbstationen und verschiedenen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen ermässigte bezw. neue Entfernungen und Frachtsätze zur Anwendung, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Erfurt, den 27. März 1894. (708)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Gütertarif Heft 1.

a) Vom 1. April d. J. ab finden die Sätze des Ausnahmetarifs 13 für Eisenerz etc. zum Hochofenbetrieb unter den für diesen Ausnahmetarif vorgeschriebenen Bedingungen auch Anwendung auf die Beförderung des Artikels „eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation“.

b) Am 1. April d. J. wird für die Beförderung von Kokssendungen zum Hochofenbetriebe von Zwickau in Sachsen nach Unterwellenborn bei Erfüllung der im Ausnahmetarif 13 vorgesehenen Bedingungen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,27 *M.* für 100 kg eingeführt.

Erfurt, den 29. März 1894. (709)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten für den Klassengutverkehr zwischen Kratzau und Falkenau a. d. Eger direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 27. März 1894. (710)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Ab 1. April d. J. gelangen die von den Stationen Dux, Mariaschein, Schwaz-Kuttowitz, Settenz, Teplitz und Ullersdorf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn und Dux-Liptitz, Kosten, Rosenthal-Graupen und Teplitz-Waldthor der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach Kamenz bestehenden Ausnahmetarifsätze für die Beförderung von Kalk auch für Bischheim zur Anwendung.

Dresden, den 28. März 1894. (711)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Giesserei-Roheisen in Ladungen von mindestens 10 000 kg folgende Ausnahmefrachtsätze für 100 kg in Kraft:

Von	Nach Görlitz	Nach Zittau
	der Sächsischen Staatsbahnen	
Giessen . .	1,25 *M.*	1,26 *M.*
Lollar . .	1,23 „	1,24 „

Erfurt, den 27. März 1894. (712)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 1. April d. J. gelangt Nachtrag XX zum Gütertarif zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen

a) der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung — wozu die Genehmigung der Aufsichtsbehörde ertheilt ist —,
b) der besonderen Tarifvorschriften,
c) des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc.,
d) des Kilometerzeigers,
e) der Ausnahmetarife

und Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 27. März 1894. (713)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. tritt für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Crefelder Eisenbahn einerseits und

a) den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen,
b) den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg (einschliesslich der Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn, sowie Dt. Eylau Stadt, Illowo und Soldau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn)

andererseits ein neuer Gütertarif in Kraft.

Durch denselben wird der bisherige Gütertarif für den genannten Verkehr vom 1. Mai 1889 nebst Nachträgen aufgehoben.

Der neue Tarif hat neben vielfachen Ermässigungen der Frachtsätze, insbesondere derjenigen für Eisen und Stahl etc. der Spezialtarife I und II, auch einzelne Erhöhungen im Gefolge, welch letztere jedoch erst am 1. Juli d. J. Wirksamkeit erlangen. Die in dem seitherigen Tarif für die Stationen Alexandrowo, Eydtkuhnen und Wirballen bestehenden Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II werden durch den neuen Tarif vom 1. Juli d. J. ab aufgehoben.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen treten gleichzeitig in den in Betracht kommenden übrigen Staatsbahnverkehren in Kraft, und zwar:

a) für Berlin Anh. Dresd. Bhf. und Tempelhof Rangirbahnhof im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt,
b) für Berlin H. und L. im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Altona,
c) für Berlin Potsdamer Bhf. im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Magdeburg und
d) für Berlin Central-Markthalle, Berlin Görlitzer Bhf., Berlin Nordbhf., Berlin Schles. Bhf., Berlin Stett. Bhf., Friedenau, Friedrichsberg, Grunewald, Halensee, Lagerhof b. Gesundbrunnen, Moabit, Rixdorf, Rummelsburg Rangirbhf., Städt. Centralviehhof Berlin, Tempelhof Ringbahn, Wedding, Weissensee, Westend, Wilmersdorf-Friedenau im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Berlin.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Tarif auch käuflich bezogen werden kann.

Köln, den 31. März 1894. (714)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg). Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif vom 1. Februar d. J. der Nachtrag I in Kraft, welcher u. a. Frachtsätze für rohe Kalisalze und Düngekalk etc. sowie für die Station Herresbach der Brölthalbahn enthält und bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben ist.

Köln, den 28. März 1894. (715)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. In dem vom 20. März alten/1. April neuen Stils 1894 gültigen 5. Nachtrage zum Importtarif für Russland (Theil IV des Deutsch-Russischen Gütertarifs) sind mit Gültigkeit von demselben Tage folgende Aenderungen vorzunehmen:

1. Auf Seite 7 im ersten Absatz sind in der 3., 4. und 5. Zeile die Worte: „sowie die auf das letztere sich beziehende Anmerkung ,*) Im Verkehr nach den Stationen Berditschew, Kiew und Odessa nach der 5. Klasse‘“ zu streichen, weil die betreffende Anmerkung auf Seite 27 des Theils IV wegen der Tarifirung des ebendaselbst unter Nr. 377 aufgeführten Artikels „Darrmaschinen (Darren)“ im Verkehr nach den obigen Russischen Stationen nach der 5. Klasse daselbst auch fernerhin stehen bleiben muss.
2. Auf Seite 14 ist der Frachtsatz des Spezialtarifs I à 5 000 kg von 5,08 *M.* für Strassburg auf 5,68 *M.* für 100 kg abzuändern. Derselbe beruht auf einem augenscheinlichen Druckfehler, wie daraus hervorgeht, dass der auf derselben Seite eine Zeile höher stehende entsprechende Satz für die dem Schnittpunkt Wirballen näher gelegene Station Stieringen-Wendel 5,64 *M.* für 100 kg beträgt.
3. Auf Seite 47 sind die unter Nr. 2 für die Verkehrsleitung nach den Stationen Berditschew, Kiew und Odessa angegebenen Zeiträume bezüglich der Grenzübergänge Mlawa und Alexandrowo verwechselt. Thatsächlich soll der für Mlawa abgedruckte Leitungsturnus für Alexandrowo und umgekehrt der für Alexandrowo abgedruckte Leitungs-

-turnus für Mlawa gelten, und ist daher der Inhalt der betreffenden Spalten bei Nr. 2 entsprechend zu ändern.

Bromberg, den 28. März 1894. (716)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Berlin-Magdeburg. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin und Magdeburg nebst anschliessenden Privateisenbahnen vom 1. September 1890 tritt am 1. April d. J. der Nachtrag 10 in Kraft.

Derselbe enthält ausser mehreren schon früher veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen neue Vorschriften für die Benutzung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle am Bahnhof Alexanderplatz, neue Entfernungen für die Stationen Zerrenthin und Gross-Wubiser des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und einen neuen Ausnahmefrachtsatz für Giesserei-Roheisen von Vienenburg nach Mochbern.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 21. März 1894. (717)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1894 kommt zum Tarife für den inneren Verkehr der K. Bayerischen Staatseisenbahnen „Heft C" für die Beförderung von Gütern, vom 1. Januar 1893, der II. Nachtrag zur Einführung, welcher um den Preis von 50 ₰ für das Stück bei dem Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion bezogen werden kann.

München, den 19. März 1894. (718)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Breslau - Sächsischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Olbernhau der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 6 a des Breslau-Sächsischen Gütertarifs für die Beförderung von zum Hochofenbetrieb bestimmten Eisenerzen, Schwefelkiesen, Kupfererzabbränden und Schlacken aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 29. März 1894. (719)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 4. Die in unserer Bekanntmachung vom 13. Februar d. J. angekündigte Erhöhung der Ausnahmetarife Nr. 3 A Schlacken etc., Nr. 3 B Schlacken etc. zum Hochofenbetriebe und Nr. 5 Blende etc. um 2 ₰ für 100 kg tritt nicht am 1. bezw. 27. April d. J., sondern am 1. Mai d. J. in Kraft.

Breslau, den 25. März 1894. (720)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge VIII zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs, Theil II, vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten: „Ergänzungen der Verzeichnisse der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und der nicht tarifirten Belgischen Stationen; Aufnahme der Station Neustadt a. D. des Direktionsbezirks Altona und der Stationen Jävenitz und Vinzelberg des Direktionsbezirks Magdeburg in das Verzeichniss der Anstossbeträge für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen Deutschen Stationen, sowie in den Ausnahmetarif 6a für Holz: Aufnahme der Station Acoz (Station) der Grossen Belgischen Centralbahn in die Stationstariftabellen für den Verkehr mit Coburg, Eger, Franzensbad, Gera, Giessen, Hof, Lichtenfels und Naumburg, sowie in die Ausnahmetarife 13 und 19 für Kartoffeln; Aufnahme der Stationen Cassel, Hannover (Nord- und Südbahnhof), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten) und Peine des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 8 für Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs I usw. zur Ausfuhr über die Belgischen Seehäfen; Aufnahme der Station Waldkirchen der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 14 für Spielwaaren usw.; Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigung des Haupttarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 21. März 1894. (721)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten die Nachträge X zu den Heften A, B und C, sowie die Nachträge IX bezw. VIII zu den Anhängen der Hefte B und C des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten:

Aufnahme neuer Stationen in die allgemeinen Tariftabellen und einzelne Ausnahmetarife, insbesondere der Stationen Freienohl, Kraghammer und Rath in die Ausnahmetarife für die überseeische Ausfuhr von Eisen- und Stahlwaaren über die Belgischen Hafenstationen; Ausnahmefrachtsätze für rohe Baumwolle für den Verkehr über Antwerpen transit nach Station Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn etc., Ergänzungen der Verzeichnisse der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen und der nicht tarifirten Belgischen Stationen, Aenderungen von Stationsnamen, Berichtigungen usw.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 27. März 1894. (722)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarkohlen nach Bayern. Am 1. April d. J. tritt zu dem vom 1. April 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von den Saargruben nach Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen (Kohlentarif No. 8) der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze nach in den Verkehr neu aufgenommenen Bayerischen Stationen, sowie ermässigte Frachtsätze für Koks zum Hochofenbetrieb und wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 27. März 1894. (723)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.) Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 bis einschliesslich 30. Juni 1894 gelangt ein provisorischer Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais (Kukurutz) zu Futterzwecken von Stationen der K. Ungarischen Staatseisenbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen, der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft (Ungarische Linien), der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der K. priv. Fünfkirchen - Barcser Eisenbahn nach Stationen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckar-Eisenbahn und der K. Eisenbahndirektion Frankfurt a M. zur Einführung.

Das Reexpeditionsverfahren kann auf die nach diesem Tarife abgefertigten Sendungen keine Anwendung finden.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 0,20 ℳ = 10 kr. Oesterr. Währung zu erhalten.

München, im März 1894. (724)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Wittenberge - Perleberger und Prignitzer Eisenbahn. Der mit Gültigkeit vom 29. Juni v. J. im Binnen- und Wechselverkehr der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn eingeführte Ausnahmetarif für Futtermittel tritt am 1. Juli d. J. ausser Kraft.

Der Ausnahmetarif bleibt somit vom 1. Juli d. J. ab nur noch für die Artikel Torfstreu und Torfmull, Streutorf, Holzsägespäne und Haidekraut bis 1. September d. J. bestehen.

Perleberg, den 23. März 1894. (725)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Main-Neckarbahn. Zu dem diesseitigen Gütertarif für den Binnenverkehr vom 1. Januar d. J. tritt am 1. April l. J. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Einführung von Frachtsätzen zwischen Mannheim Badische Bahn und Friedrichsfeld Main-Neckarbahn.

Näheres bei genannten Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 19. März 1894. (726)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oldenburgische Staatsbahn. An Stelle der Ausnahme - Frachtsätze für Roheisen etc. von Osnabrück nach Brake, Elsfleth und Nordenham — Ausnahmetarif XVII b des vom 1. n. Mts. ab gültigen Gütertarifs für den Binnenverkehr — treten mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab ermässigte Sätze in Kraft.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 22. März 1894. (727 B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. kommen für hydraulischen Kalk (Romancement) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg Ausnahme - Frachtsätze ab Kiefersfelden und Kufstein nach Oesterreichischen Stationen zur Einführung.

München, den 21. März 1894. (728)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen andererseits gültige temporäre Ausnahmetarif für die Beförderung von Streu- und Futtermitteln auf den Schweizerischen Bahnen, vom 8. Juni 1893, wird mit Wirkung vom 15. Mai 1894 aufgehoben. Die nach diesem Zeitpunkte zur Aufgabe kommenden Sendungen werden zu den höheren Frachtsätzen des allgemeinen Tarifs abgefertigt.

Karlsruhe, den 22. März 1894. (729)
Generaldirektion.

Unter Bezugnahme auf § 13 der reglementarischen Bestimmungen (Theil I

Abth. A für den Güterverkehr zwischen Oesterr.-Ungarn einerseits, Deutschland, Belgien und den Niederlanden andererseits, gültig vom 1. April 1894) wird bekannt gegeben, dass im direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen einerseits und Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen andererseits die Nachnahmebeträge in den Frachtbriefen stets in der Währung des direkten Tarifes anzugeben sind, d. i. — mit Ausnahme der auf Oesterr. Gebiete liegenden Stationen, deren Tarife in Oesterreichischer Währung erstellt sind — in der Markwährung.

München, den 19. März 1894. (730)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. April d. J. wird die Station Flöha der Sächsischen Staatsbahnen sowie die Station Harburg U. E. des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Spielwaaren einbezogen.

Ueber die Höhe der anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 27. März 1894. (731)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. April d. J. treten im Verkehre zwischen Belohrad einerseits, Dürrröhrsdorf und Sohland andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 28. März 1894. (732)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Kleie nach Stationen zwischen Magdeburg und Hamburg treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	
von Wien (K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.)	133 ₰
„ Wien Kaibahnhof	130 „
„ „ Donauuferbahnhof	130 „
„ Korneuburg	122 „
„ Budapest	213 „ *)
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Wien (K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.)	128 ₰
„ Wien Kaibahnhof	125 „
„ „ Donauuferbahnhof	125 „
„ Korneuburg	117 „
„ Budapest	208 „
Nach Dresden-Elbkai	
von Wien (K. F. J. B., K.F.N.B., Oe.N.W.B., St. E. G.)	162 ₰
„ Wien Kaibahnhof	159 „
„ „ Donauuferbahnhof	159 „
„ Korneuburg	151 „
„ Budapest	242 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

*) Dieser Frachtsatz hat im Verkehr mit Aussig-Landungsplatz keine Gültigkeit.

Wien, am 21. März 1894. (733)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Tarifirung von Erdfarbensendungen im Verkehre von Stupno-Bras.) Vom 15. April 1894 angefangen werden im Verkehre von Stupno-Bras (Station der K. K. priv. Böhmischen Westbahn) nach den im Klassengütertarife des Tarifheftes 2 für obenbezeichneten Verband enthaltenen Rheinisch-Westfälischen Stationen für Erdfarbensendungen in anderer Verpackung als in Säcken bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der für Güter des Spezialtarifes III gültigen sonstigen Bestimmungen des genannten Tarifes die um 14 ₰ pro 100 kg erhöhten Frachtsätze des Spezialtarifes III berechnet.

Wien, am 22. März 1894. (734)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Papier aller Art zum Export aus Oesterreich treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5 000 kg	10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Saybusch	193 ₰	170 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Saybusch	188 ₰	165 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Saybusch	233 ₰	206 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. März 1894. (735)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Nachtrag I zum Tarif, Theil II, Heft 3. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 gelangt der Nachtrag I zu dem seit 1. Dezember 1893 in Kraft stehenden Tarifhefte 3 für den obengenannten Verkehr zur Einführung.

Derselbe enthält Stationstarife für die in den Verbandverkehr neu einbezogenen Relationen nebst Berichtigung der im Tarifhefte 3 vorkommenden Druckfehler.

Exemplare des Tarifnachtrages I sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zum Preise von 25 kr. pro Stück erhältlich.

Wien, am 20. März 1894. (736)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Französischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Frachtsätze für Holzzeugmasse, Holzpapierstoff etc. im Verkehre mit Hopfgarten. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, werden an Stelle der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 21, Serie 2 und 3 (Holzzeugmasse etc.) Seite 288 und 289 des Tarifes Theil II a, Heft 1, für den Oesterr.-Ungar.-Französischen Eisenbahnverband vom 1. Juni 1890 im Verkehre mit Hopfgarten, Abtheilung D, nachstehende Schnitt-Frachtsätze für die ausserfranzösischen Strecken eingeführt:

Bis zu nebenstehenden Schnittpunkten von oder nach	Schnittpunkt I		II		III		IV		V		VI		VII: für den Verkehr mit Paris Douane und Paris Reuilly		VII: für den Verkehr mit den übrigen Tarifstationen der Franz Ostbahn	
Serie	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3
	Wagenladungen von 10 000 kg — Schnitt-Frachtsätze in Francs Gold für 1 000 kg															
Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen: Hopfgarten	37,60	23,30	35,65	23,20	35,55	23.20	33,55	22,20	31,25	20,95	26,55	18,95	22,60	18,05	23,70	18,05
(Kursdifferenzen bis auf weiteres von den Frachtsätzen doppelt abzuziehen)	0,20	—	0,20	—	0.20	—	0,20	—	0,20	—	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20

Wien, am 25. März 1894. (737)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namen der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Die im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. Januar 1893 auf Seite 73 für Suchenthal enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifes III finden bis auf weiteres längstens bis Ende Dezember d. J. unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre mit Chlumetz-Pilar Anwendung.

Wien, am 28. März 1894. (738)
Oesterr. Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

Eisenbahn Grand Central Belge. Vom 1. April d. J. ab bringt die Verwaltung zur Einführung einen 3. Nachtrag zum Allgemeinen Tarif (Theil II) für die Beförderung von Gütern usw. auf ihren Niederländischen Strecken und auf ihrer in Deutschland belegenen Strecke Simpelveld (Grenze) -Aachen.

Brüssel, den 24. März 1894. (739)

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt zu den Tarifen — Theil II — vom 1. Oktober 1892 für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokalverkehre auf Niederländischem Gebiete je der 3. Nachtrag in Kraft.

Amsterdam, am 27. März 1894. (740)
Der Administrationsrath.
Der Spezialdirektor
R. van Hasselt.

6 Personen- und Gepäckverkehr.

Unter Bezugnahme auf die Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil I und des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil II wird hierdurch bekannt gemacht, dass vom 1. Mai d. J. ab die zwischen Köln und Hamburg verkehrenden Schnellzüge Nr. 91 und 96 als D Züge eingerichtet und demgemäss aus Durchgangswagen mit nummerirten Plätzen zusammengestellt werden.

Es kommen daher vom genannten Tage ab für die Benutzung dieser Züge die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung, insbesondere ist für die Benutzung eines Platzes ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag von 1 ℳ für die III. Kl. und 2 ℳ für die II. und I. Kl. gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen.

Köln, den 24. März 1894. (741)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Königlich Preussische Staatsbahnen. Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. April d. J. gelangt an Stelle des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen vom 1. Februar 1893 unter der gleichen Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft, welcher die Besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr von den Stationen des vorgenannten Bezirks enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 26. März 1894. (742)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April d. J. gelangt mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde für den Verkehr zwischen den Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatsbahnen ein neuer Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II, enthaltend die besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, zur Einführung.

Auskunft hierüber ertheilt auf Anfrage das diesseitige Verkehrsbüreau hierselbst.

Magdeburg, den 27. März 1894. (743)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausser den z. Zt. zwischen Frankfurt a/M. und Berlin über Eisenach-Halle bereits bestehenden D (Durchgangs-) Zügen Nr. 5 und 6 werden vom 1. Mai d. J. ab auch die Schnellzüge Nr. 1 und 2 der gleichen Strecke, die anschliessenden Schnellzüge 201 und 202 der Linie Leipzig-Corbetha und die Schnellzüge 13 und 18 zwischen Berlin und Leipzig in D (Durchgangs-) Züge umgewandelt.

Bei Benutzung dieser Züge ist daher ebenfalls ausser dem tarifmässigen Fahrgeld eine Platzgebühr von 2 ℳ zu entrichten.

Erfurt, den 24. März 1894. (744)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil II. Unter vorstehender Bezeichnung tritt zu dem vom 1. April 1894 ab geltenden Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I von dem gleichen Zeitpunkte ab für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin an Stelle des Personentarifs, Theil II vom 1. April 1889 ein neuer Theil II in Kraft, welcher die von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigten besonderen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Königlich Preussischen Staatseisenbahnen enthält.

Abzüge dieses Tarifs können nach druckfertiger Herstellung desselben zum Preise von 20 ₰ für das Stück von dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 28. März 1894. (745 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäcktarif, Theil II für den Direktionsbezirk Breslau. Am 1. April d. J. kommt für den diesseitigen Direktionsbezirk der Theil II des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs zur Einführung, welcher die zu dem letzteren erlassenen Zusatzbestimmungen der Preussischen Staatsbahnen enthält.

Hierdurch wird der für denselben Direktionsbezirk mit Gültigkeit von dem 1. Januar v. J. herausgegebene Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs der Preussischen Staatsbahnen aufgehoben. Der neue Tarif kann von dem Tage seiner Einführung ab bei unseren Fahrkarten-Ausgabestellen eingesehen werden.

Breslau, den 29. März 1894. (746)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Zu dem Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr vom 1. Januar/15. März 1893 tritt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. der Nachtrag 2 in Kraft. Derselbe enthält neben sonstigen Aenderungen des Tarifs die für den Binnenverkehr in Anwendung kommenden, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten besonderen Bestimmungen, soweit diese nicht durch die auf den Deutschen Eisenbahnen am 1. April d. J. in Kraft tretenden allgemeinen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung ersetzt bezw. aufgehoben werden.

Näheres ist auf den diesseitigen Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags unentgeltlich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oels, 23. März 1894. (747)
Direktion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. An Stelle des Tarifs vom 1. Oktober 1885 und den dazu gehörigen Nachträgen tritt am 1. April d. J. für den Binnenverkehr der Oberhessischen Eisenbahnen ein anderweiter Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck (Theil II) in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Giessen, den 21. März 1894. (748)
Gr. Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 ist ausgegeben worden:

a) Deutscher Eisenbahnen-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, enthaltend die den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie die allgemeinen Zusatzbestimmungen hierzu;
b) Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck auf den Grossh. Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen, Theil II, enthaltend die Badischen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und den Tarif.

Gleichzeitig werden die Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und von Hunden in Begleitung von Reisenden auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Badischen Privatbahnen vom 1. Juni 1890 nebst Nachträgen aufgehoben.

Die in den Zusatzbestimmungen eintretenden Aenderungen sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Die im Tarif vorgesehenen Taxen für die Strecke Gernsbach-Weisenbach treten erst mit Eröffnung derselben in Kraft.

Die neuen Tarife sind durch Vermittelung unserer Stationen, und zwar der Theil I zum Preis von 20 ₰ und der Theil II zum Preis von 50 ₰ zu beziehen.

Karlsruhe, den 27. März 1894. (749)
Generaldirektion.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Infolge der am 1. April d. J. stattfindenden Einführung eines Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil I, enthaltend die Abschnitte I—IV der Verkehrsordnung und die dazu erlassenen allgemeinen Zusatzbestimmungen der Deutschen Eisenbahnen, tritt an diesem Tage der bisherige Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen vom 1. Januar 1893, sowie der Nachtrag I vom 15. August 1893 ausser Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Fahrkarten-Ausgabestellen.

Erfurt, den 26. März 1894. (750)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für sämmtliche Königlich Preussischen Staatseisenbahnen.

7. Generalversammlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet ....

am 5. Mai 1894, Nachmittags 4 Uhr,
in Breslau im Sitzungssaal der Breslauer Diskontobank statt.

Zur Verhandlung gelangen die unter 1, 3 und 4 im § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände, sowie Ergänzungswahl des Aufsichtsraths.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:
1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebrüder Guttentag;

in Berlin:
1. bei den Herren Gebrüder Guttentag, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born und Busse, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 2. Mai d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 1. Mai d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden. Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 33 und 35 des Statuts verwiesen.

Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 27. März 1894. (751)
Der Aufsichtsrath.

8. Verdingungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Wir bedürfen 2 Stück gut konstruirter Weichenstellerbuden aus Wellblech und erbitten uns Preisangabe, lieferbar frei Bahnhof Oels, unter Beifügung von Zeichnungen bis zum 15. April d. J.

Oels, den 22. März 1894. (752)
Direktion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspäne von Eisen und Stahl, Radreifen, Hartgussräder, Eisenblech, Bohrspäne, messinge und kupferne usw. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betreffend Ankauf von Altmaterialien" bis zum 14. April d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Oldenburg, den 17. März 1894. (753B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

10. Vermischte Bekanntmachungen.

Wagenverkauf Es sind hierselbst 13 noch lauffähige 2achsige, offene Güterwagen von 13,40 qm Bodenfläche, 0,70 m Bordhöhe, 3,66 m Radstand und 6500 kg Ladegewicht, zu verkaufen. Die Besichtigung kann jederzeit nach Vereinbarung mit unserer Maschineninspektion stattfinden. Angebote sind bis zum 1. Mai d. J. bei uns einzureichen.

Lübeck, den 21. März 1894. (754)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 235 —

Nr. 26. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 4. April 1894.

Inhalt:

Erfahrungen im Betriebe der Zahnradbahnen.

(Schluss aus Nr. 23.)

Von einer grösseren Anzahl der in Nr. 23 S. 206 d. Ztg. angeführten Zahnradbahnen hat Schneider die Längenprofile zusammengestellt; nur ist schade, dass die für Längen und Höhen angenommenen Maassstäbe nicht einheitlich sind. Das bezüglich des Formats der Zeichnung zu bringende Opfer würde durch die verbesserte Uebersichtlichkeit der Profile reichlich gelohnt worden sein, und eine etwa erwünscht gewesene grössere Deutlichkeit einzelner Längenprofile kleinerer Bahnen hätte sich durch Wiederholung desselben in etwas grösserem Maassstabe erreichen lassen. Von 11 der Abt'schen Zahnradbahnen sind Uebersichtsskizzen der darauf verkehrenden Lokomotiven im Maassstabe 1:100 beigefügt; die Art der Zahnstangenbefestigung auf den Schwellen ist im Maassstabe 1:6 für 12 Bahnen veranschaulicht. Eingehende zeichnerische Darstellungen sind über die Harzbahn beigegeben, ohne dass jedoch auf die Beschreibung dieser Bahn überhaupt oder in dem Umfange eingegangen wäre, wie in den einem grossen Theil des Leserkreises bekannt gewordenen Veröffentlichungen des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin, aus den die bildlichen Darstellungen wiederholt sind.*) Näher eingegangen ist nur auf den Zugbetrieb und die Handhabung des Maschinendienstes auf der genannten und einigen anderen Bahnen; das Nähere hierüber ist, der Bedeutung der Sache entsprechend, im folgenden wiedergegeben.

Die Harzbahnlokomotive stellt die Vereinigung zweier unabhängig von einander arbeitenden Maschinen dar, und zwar einer gewöhnlichen Adhäsions- und einer Zahnradmaschine. Die erstere hat drei gekuppelte Achsen mit einem festen Radstand von 3,05 m, die sämmtlich vor der Feuerkiste liegen. Der Raddurchmesser beträgt 1,25 m und das auf jeder Achse ruhende gesammte Betriebsgewicht 16 t. Hinter der Feuerkiste befindet sich eine Bisselachse von 13 t Betriebslast. Der Rahmen liegt aussen; er trägt zwei Aussencylinder für die Adhäsion, zwei Innencylinder für den Zahnradbetrieb. Ein zweiter Rahmen, welcher auf zwei der Adhäsionsachsen ruht, trägt die beiden Zahnradachsen. Infolge dessen werden die Zahnräder von den Erschütterungen, welche durch die Haupttragefedern auf die Lokomotive übertragen werden, nicht getroffen, und die Radzähne behalten immer dieselbe relative Stellung zu den Zahnstangenzähnen bei. Dies ist eine wesentliche Verbesserung gegenüber den früheren Kombinationslokomotiven, bei denen die Zahnräder stets mit der Adhäsionsmaschine verbunden waren, mithin das gesammte Federspiel aufnehmen. Der Zahnradmechanismus liegt bei der Abt'schen Maschine unter dem Kessel.

*) Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin. 1889. Abdruck des vom Geheimen Baurath Schneider am 10. September 1889 im Verein gehaltenen Vortrags über die Zahnradbahn Blankenburg-Tanne.

Die Lokomotive ist mit drei Arten von Bremsen ausgerüstet:

a) zwei von einander unabhängigen Luftbremsen, einer für die Adhäsion, einer zweiten für die Zahnradmaschine. Die Luft wird durch ein im Abblaserohr befindliches Ventil von aussen eingesaugt und ihr Austritt wird durch zwei Drosselventile am Führerstande geregelt;

b) zwei Reibungsbremsen für die Zahnräder. Jedes Zahnrad besitzt an jeder Seite eine Bremsscheibe; die vier Bremsklötze werden durch eine neben dem Stande des Heizers befindliche Bremsspindel angedrückt;

c) zwei gewöhnlichen Schraubenbremsen, die auf die Triebräder der Adhäsionsmaschine wirken und die hauptsächlich im Verschubgeschäft und zum Anhalten der Züge auf den Stationen gebraucht werden.

Die Lokomotivkraft wird am günstigsten ausgenutzt, wenn jede der beiden Maschinen, die Adhäsions- und die Zahnradmaschine, im gegebenen Augenblick ihre volle Leistung entfalten kann. Die Gradiente einer Bahn mit starkem Verkehr sollte, um dies zu ermöglichen, so gewählt werden, dass auch die Adhäsion zur Geltung kommt, und aus diesem Grunde nicht steiler als 6 oder 7 % angenommen werden, in diesem Falle kann die volle Adhäsion mit zur Ausnutzung gelangen. In flacherer Bahnneigung sollte die Lokomotive gleichwohl die nämliche Leistung ausführen, d. h. mit grösserer Geschwindigkeit fahren.

Die Lokomotive der Harzbahn hat eine gesammte Zugkraft von 13,2 t, welche sich auf Reibungs- und Zahnradmechanismus gleichmässig vertheilt. Die Heizfläche der Feuerkiste beträgt 8,3 qm, die Siederohre haben 127,7 qm und die gesammte Heizfläche 136,04 qm Flächenraum. Diese Heizfläche wurde von einigen Ingenieuren für zu klein erachtet; es hat sich aber gezeigt, dass ausreichend Dampf für eine Zugkraft von 13,2 t damit erzeugt wird. Das gleichzeitige Spiel aller 4 Cylinder mit 640 Kolbenhuben in der Minute hat ein fast ununterbrochen gleichmässiges Ausströmen des Dampfes aus dem Schornstein zur Folge, und das Feuerungsmaterial kommt hierdurch zur vollständigen Verbrennung; wenn auf einer Steigung von 6 % eine Lokomotive einen 148 t schweren Zug schiebt, werden auf das Kilometer 1,15—1,25 cbm Wasser verdampft.

Die Lokomotiven der Eisenerz-Vordernberger Zahnradbahn haben ebenso wie die der Harzbahn drei gekuppelte Treibachsen und eine nach der Seite verschiebliche Laufachse Bissel'scher Anordnung, dagegen Innenrahmen und Aussenräder. Der zweite Rahmen, welcher die beiden gekuppelten Zahnradachsen trägt, ruht auf der ersten und zweiten Adhäsionsachse. Die Lokomotive wiegt dienstfähig 62,7 t; jede Adhäsionsachse trägt 16,1 t, die Laufachse 14,4 t. Der Fassungsraum des Tenders beträgt 6 cbm. Das Zuggewicht der letztgenannten Bahn beträgt gewöhnlich 121 t zu Berg und 132 t zu Thal. Güterzüge indessen, welche ausschliesslich Erz zu Thal fördern, wiegen 143—154 t.

Bei der Bosnischen Zahnradbahn ist der die Zahnräder tragende zweite Rahmen an der ersten und dritten Adhäsionsachse aufgehängt und die beiden Zahnräder befinden sich zwischen den drei Adhäsionsachsen. Die Maschine wiegt 34 t; auf jede Adhäsionsachse entfallen 8,8 t. Der Wasserkasten fasst 2,75 cbm; die Feuerbüchse hat 2 cbm Inhalt. Die Lokomotive war so entworfen, dass sie imstande sein sollte, Züge von 121 t Gewicht auf einer Ansteigung von 3,5 % mit 8,8 km Geschwindigkeit zu befördern. Diese Leistung wird thatsächlich überschritten; das Zuggewicht kann unter den angenommenen Verhältnissen auf 132 t gesteigert werden. Ebenso können auf Steigungen von 6 % statt der in Aussicht genommenen Gewichte von 66 t 71 t befördert werden. Züge von 121—132 t werden auf den steilen Steigungen nicht getheilt, sondern von zwei Lokomotiven befördert, von denen die eine schiebt, die andere zieht. Nach dem Bericht des Betriebsdirektors der Bahn hat diese Art der Beförderung vollkommen befriedigt; Stösse oder Erschütterungen sind dabei nicht zu befürchten. Im übrigen ist für den gewöhnlichen Betrieb das Ziehen, nicht Schieben der Züge vorgesehen.

Der Lokomotiv-Fahrdienst ist durch strenge Vorschriften geregelt, die mit geringfügigen Aenderungen auf jede Abt'sche Zahnradbahn Anwendung finden können.

Bei der Bergfahrt öffnet der Führer vor dem Eintritt in die Zahnstange den Regulator der Zahnradmaschine in geringem Maasse, damit sich das Zahnrad bereits vor der Einfahrt langsam bewegt. Wenn auch der Eingriff der Zahnräder ohne diese Rücksicht mit Sicherheit erfolgt, so ist doch die Einfahrt sanfter und geräuschlos, wenn die Räder vorher in Gang gesetzt werden. Sobald sich die Lokomotive auf der Zahnstange befindet, lässt der Führer die Zahnradmaschine, soweit erforderlich, mit voller Kraft arbeiten. Wenn sich die Lokomotive der Zahnstangenausfahrt nähert, wird der Regulator der Zahnradmaschine geschlossen, um zu erreichen, dass sich die Zahnräder nicht mehr drehen, sobald sie sich über der Ausfahrt befinden. Andernfalls würde ein Schlagen der Zahnräder gegen die verjüngten und abgerundeten Zähne der Ausfahrt unvermeidlich sein.

Die Thalfahrt der Lokomotive wird nicht, wie die Bergfahrt, durch Dampf, sondern dadurch geregelt, dass in den Cylindern Luft zusammengepresst wird. Beim Beginn der Thalfahrt wird das Dampfausströmungsrohr verschlossen und zunächst mit der Adhäsionsmaschine allein gefahren, bis die Fortbewegung des Zuges durch den eigenen Schub, also ohne Dampf, beginnt. In diesem Augenblick wird die Steuerung der Adhäsionsmaschine der Bewegung der Lokomotive entgegengesetzt verlegt. Hierdurch wird die Luftbremse in Thätigkeit gesetzt, mit der die Fahrgeschwindigkeit geregelt wird. Kurz vor der stattfindenden Einfahrt setzt der Lokomotivführer die Zahnradmaschine in der Richtung der stattfindenden Bewegung der Lokomotive langsam in Umdrehung. Ist der Einlauf erfolgt, so wird der Regulator der Zahnradmaschine sofort geschlossen und im selben Augenblick die Steuerung der Zahnradmaschine, gleich der der Adhäsionsmaschine, der Fahrtrichtung entgegengesetzt gelegt. Hierdurch tritt nun auch die Luftbremse der Zahnradmaschine in Thätigkeit und beide Luftbremsen wirken nunmehr zusammen. Mit Hilfe der beiden — eigentlich vier — Cylinder-Luftbremsen kann die Thalfahrt mit voller Sicherheit und ohne die geringste Gefahr ausgeführt werden.

Die Vertheilung der Arbeit auf die beiden Bremsen bei der Thalfahrt erfolgt genau so wie die Vertheilung der Dampfkraft bei der Bergfahrt, mit anderen Worten: bei der Bergfahrt wie bei der Thalfahrt wird auf die Zahnradmaschine der grösste Druck gelegt; die Adhäsions-Luftbremse hat bei der Thalfahrt nur unterstützend mitzuwirken. Nähert sich der Zug der Zahnstangenausfahrt, so wird die Wirkung der Adhäsions-Luftbremse durch ein geringes Zuschrauben des Luftventils verstärkt und nur die Steuerung der Zahnradmaschine in die Richtung der Zugbewegung verlegt. Dies kann ohne Gefährdung der Sicherheit des Abstiegs ausgeführt werden, da die Uebergänge von den Zahnstangenstrecken in die Reibungsstrecken so hergestellt sind, dass die Adhäsionsbremsen allein genügen würden, um den Zug zu halten.

Wenn aus dem einen oder anderen Grunde die Luftbremsen nicht genügend wirken sollten, so muss sofort die Hebelbremse in Thätigkeit gesetzt werden.

Bei Beachtung dieser Vorschriften ist die Betriebssicherheit auf das Vollkommenste gewährleistet. Nach den vorliegenden Berichten ist bis jetzt auf keiner der vorhandenen grossen Zahnradbahnen ein Unfall vorgekommen.

Schneider veranschaulicht die Unterschiede im Betriebe der Zahnradbahnen Abt'schen Systems und solcher Riggenbach'schen Systems durch eine Gegenüberstellung der Verhältnisse der Harzbahn und der Höllenthalbahn. Diese Vergleichung bringt die charakteristischen Eigenschaften beider Bahnen zum Ausdruck und zeigt klar die Verschiedenheit in

den Anschauungen, deren Ergebniss auf der einen Seite eine Vereinfachung, auf der anderen eine Komplikation in der Betriebsführung gewesen ist.

Betriebsweise

der Harzbahn, Abt'sches System.	der Höllenthalbahn, Riggenbach'sches System.

1. Ausrundungen der Gefällwechsel.

2 000 m Halbmesser.	325 m Halbmesser.

2. Arten der Betriebsmittel.

Harzbahn: Dieselben Wagen wie auf allen Deutschen Bahnen. Alle Wagen der Harzbahn können daher auf die anderen Deutschen Bahnen übergehen und ebenso können die vollspurigen Personen- und Güterwagen ohne weiteres und ohne den Betrieb zu behindern auf die Harzbahn übergehen. Sonderwagen sind nicht erforderlich und nicht vorhanden.

Der Radstand der Wagen ist unbeschränkt.

Höllenthalbahn: Zwei Arten von Wagen, und zwar die gewöhnlichen Wagen der Badischen Staatsbahnen und besondere Wagen der Höllenthalbahn mit Zahnradbremsen. An Sonderwagen sind vorhanden:

15 Personenwagen,
4 Packwagen,
6 Kastenwagen,
3 Plattformwagen.

Die gewöhnlichen Badischen Normalwagen dürfen, wenn sie auf die Höllenthalbahn übergehen sollen, höchstens 4,5 m Radstand haben.

3. Fortbewegung der Züge.

Harzbahn: Zu Berg werden die Züge von der Lokomotive geschoben, zu Thal zurückgehalten; im ersteren Falle befindet sich die Maschine am unteren, im letzteren am oberen Zugende. Abgesehen von der grösseren Sicherheit und den sonstigen Vortheilen, welche das Schieben bietet, musste diese Betriebsweise deshalb angewendet werden, weil die Zugstangen nur 7 oder 8 t Zugkraft mit Sicherheit aufnehmen können, während die letztere auf einer Steigung von 6 % 13,2 t beträgt, wovon 3,3 t für die Fortbewegung der Lokomotive selbst verbraucht werden.

Höllenthalbahn: Die Züge werden stets gezogen. Das hat nicht nur den Nachtheil, dass sich die Zugstärke nach den Abmessungen der Zugstange richten muss, sondern auch noch sonstige Unzuträglichkeiten im Gefolge, von denen der Harzbahnbetrieb frei ist. Wesentlich erschwerend ist das Erforderniss besonderer Zahnbremswagen.

4. Zusammenstellung der Züge.

Die Züge beider Bahnen sind entweder gemischte, Güter- oder Personenzüge. Letztere werden gewöhnlich nur während der Sommermonate gefahren.

Harzbahn: Die Züge werden so zusammengestellt, dass der erste und letzte Wagen stets eine Reibungsbremse haben. Die Vertheilung der übrigen Bremswagen ist beliebig; Bestimmung ist, dass ein Drittel aller Achsen im Zuge mit Bremsen versehen sein soll. Personen-, Post- und Packwagen werden zusammengelegt und die Güterwagen im übrigen beliebig vertheilt. Die Zusammenstellung der Züge ist also frei von unbequemen Beschränkungen.

Alle Wagen der Harzbahn können auf allen fremden Bahnen verkehren und alle Züge der Deutschen Eisenbahnen können über die Harzbahn geführt werden. Es bedarf dazu nur einer Abt'schen Lokomotive.

Die vorgeschriebene Zuggeschwindigkeit beträgt:

zu Berg: 15 km in der Stunde auf den Adhäsionsstrecken; auf den Zahnstangenstrecken ist sie unbeschränkt. Es wird in denselben gewöhnlich mit 11 km gefahren; bei Versuchsfahrten ist man schon auf 25 km in Steigungen von 6 % gekommen;

zu Thal: 20 km auf Adhäsionsstrecken mit 2,5 % Steigung und 25 km auf flacher Steigung; in den Zahnstangenstrecken 10 km in der Stunde.

Höllenthalbahn: Die gemischten Züge werden wie folgt gruppirt: Lokomotive, Güterwagen, Post- oder Gepäckwagen, zuletzt die Personenwagen. Die letzteren stehen am Ende des Zuges, weil gerade diese mit Zahnradbremse ausgerüstet sind. Die Güterwagen hingegen haben, da gewöhnlich Wagen fremder Bahnen in Betracht kommen, weder Zahnradbremsen noch die sonst in Baden gebräuchliche Schmidt'sche Bremse. Solche Güterwagen, die häufig mit Holz beladen sind, hinter die Personenwagen zu stellen, erschien zu gefährlich. Ein Viertel aller Achsen soll mit Reibungsbremsen und die Hälfte aller Personenwagen mit Zahnradbremsen versehen sein.

Die Personenzüge bestehen aus Lokomotive, Packwagen und Personenwagen. Der letzte Wagen muss stets eine Zahnradbremse haben; die übrigen mit solchen Bremsen ausgerüsteten Personenwagen werden gleichmässig im Zuge vertheilt.

In Güterzügen befindet sich stets ein Kastenwagen mit Zahnradbremse zwischen Lokomotive und Güterwagen. In den Zahnstangenstrecken wird indessen ein besonderer Plattformwagen mit Zahnradbremse hinzugefügt, der häufig abgehängt wird, wenn der Zug auf die Adhäsionsstrecke kommt und daher selten und höchstens mit Geräthen und dergl. beladen wird. Die Hälfte der Güterwagen muss mit Adhäsionsbremsen versehen sein.

Die Sonderwagen der Höllenthalbahn können auf fremde Bahnen nur übergehen, wenn die Zahnrad-Bremsvorrichtung abgenommen wird und die Züge fremder Bahnen können nur dann auf die Höllenthalbahn übergehen, wenn mehrere Sonderwagen dieser Bahn eingangirt werden.

Die Geschwindigkeit der Züge, sei es zu Berg oder zu Thal, übersteigt selten 8 km in der Stunde.

5. Zulässiges Höchstgewicht der Züge.

Harzbahn: Für alle Züge der Harzbahn bilden 148 t das Höchstgewicht ausschliesslich des Gewichts der Lokomotive. Die Personenzüge sind 24 Achsen stark.

Der Druck auf die Zähne der Zahnstange beträgt in der stärksten Steigung von 6 % 7 000 kg. Da der Gesammtwiderstand des Zuges 12 000 kg beträgt, so ergibt sich die Adhäsionszugkraft zu 5 000 kg. Die Zugkraft vertheilt sich also auf Zahnstange und Fahrschienen im Verhältniss von 7 : 5.

Höllenthalbahn: Höchstgewicht für die gemischten und Personenzüge der Höllenthalbahn 110 t, für die Güterzüge 130 t, ausschliesslich der Lokomotive.

Grösster Druck auf die Zähne der Zahnstange in der Steigung von 5,3 % 2 500 kg.

Die Lokomotiven sind schwerer als die der Harzbahn. Den Adhäsionsmaschinen fällt eine verhältnissmässig viel grössere Leistung zu als den Zahnradmaschinen, und zwar stellt sich dieses Verhältniss wie 6 : 2.

Dass die Zugstärke der Höllenthalbahn wesentlich geringer ist als die der Harzbahn, hat seinen Grund zum Theil darin, dass auf ersterer die Züge gezogen werden, die Zugstärke also von den Abmessungen der Zugstange mit bestimmt wird, zum Theil darin, dass die Zähne der Leiterschiene ein grösseres Gewicht nicht zulassen, obschon man von vornherein einen wesentlich grösseren Theil des Zuggewichts durch Adhäsion bewegt als bei der Harzbahn. Wenn die Vertheilung der Zugkraft ebenso wie bei der Harzbahn stattfände, die Zähne für diesen Fall ausreichende Stärke hätten und die Züge geschoben würden, so könnten auf der Höllenthalbahn 160 t befördert werden.

6. Beförderung von Langholz.

Harzbahn: Für die Harzbahn gelten die Preussischen Bestimmungen.

Die Enden der Langhölzer werden von Drehschemeln unterstützt, die eine mit zahlreichen eisernen Dornen versehene drehbare Plattform haben. Die Dorne bohren sich in das Holz und halten es fest, sodass das Langholz gleichsam die Kuppelung zwischen den beiden Wagen bildet; thatsächlich ist eine andere Kuppelung nicht vorhanden. Das Gewicht einer Ladung Langholz beträgt 15 000 kg und es ist gestattet, 3 Paar solcher Langholzschemel in einem gemischten oder Güterzug zu befördern. Bis gegen Ende 1892 sind über 3 000 Paar Langholz-Drehschemel ohne Unfall über die Harzbahn befördert worden.

Höllenthalbahn: Die Langholz-Beförderung stimmt mit der auf der Harzbahn überein, indessen werden hier die eisernen Dorne nicht für zuverlässig genug gehalten. Da die Entfernung der Drehschemel, wenn 29—30 m lange Langhölzer befördert werden, rund 17 m beträgt, so ist eine Kuppelung derselben mittelst einer einzigen Kuppelstange ausgeschlossen. Man wendet eine gegliederte Kuppelung an, deren Knotenpunkte durch Hilfsschemel gebildet werden, auf denen man die Hölzer festlegt. Das Gewicht der Hilfsschemel mit den steifen Kuppelungen beträgt für eine Ladung 1 000 kg, oder etwa 5 % der Gesammtlast von 20 000 kg.

Auf den Zahnstangenstrecken darf sich nur ein Langholzwagen im Zuge befinden.

Soviel über die Betriebsverhältnisse der Abt'schen und Riggenbach'schen Bahn. In folgenden Ausführungen geht Schneider auf die Anlage- und Betriebskosten näher ein und bespricht nochmals kurz die allgemeinen Vortheile, welche die neue Art der Zahnradbahnen bietet.

Werden die kilometrischen Kosten verschiedener Bergbahnen in Vergleich gestellt, so ergibt sich beispielsweise für die nachgenannten 4 Adhäsionsbahnen und 4 Bahnen gemischten Systems folgendes. Es haben gekostet auf das Kilometer:

A. Adhäsionsbahnen.		B. Bahnen gemischten Systems:	
Semmeringbahn	1 100 000 ℳ	Eisenerz-Vordernberger Bahn	475 000 ℳ
Gotthardbahn	1 200 000 „	Höllenthalbahn	250 000 „
Brennerbahn	680 000 „	Harzbahn	128 000 „
Arlbergbahn	515 000 „	Bosnische Bahn	96 800 „

Der Unterschied würde noch stärker hervortreten, wenn man die wirklichen Kosten der Zahnradbahnen mit solchen zwischen denselben Endpunkten gedachter Adhäsionsbahnen vergliche, welche eine grösste Steigung von 1 : 40 hätten.

Die Umgestaltung der Preussischen Eisenbahnbehörden.

Eine dem Abgeordnetenhause mit dem Nachtragsetat, welcher zur Vorbereitung der Abänderung der Verwaltungseinrichtungen der Staatseisenbahnen 300 000 ℳ erfordert, zugegangene Denkschrift, betreffend Umgestaltung der Eisenbahnbehörden lautet:

I. Gegenwärtige Organisation.

1. Zuständigkeitsverhältnisse.

Die gegenwärtige Organisation der Preussischen Staatseisenbahnen ist durch Allerhöchsten Erlass vom 24. November 1879 genehmigt und am 1. April 1880 zur Einführung gelangt. Sie beruht auf dem Grundsatz der Decentralisation und der persönlichen Verantwortlichkeit. Danach werden die zur Zeit einschliesslich der Neubaustrecken 28 179 km langen Preussischen Staatsbahnen unter der obersten Leitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten durch die Königlichen Eisenbahndirektionen und Königlichen Eisenbahn-Betriebsämter verwaltet. Eisenbahnkommissionen, deren Errichtung für die Bauleitung der Neubaustrecken in der Organisation vorgesehen ist, bestehen zur Zeit nicht; von Einrichtung einer solchen Behörde ist auch bisher nur in einem Falle Gebrauch gemacht worden.

Der Minister entscheidet über die gegen die Verfügungen und Beschlüsse der Eisenbahndirektionen erhobenen Beschwerden. Seiner besonderen Genehmigung sind, abgesehen von den Fällen, in denen dieselbe durch gesetzliche Bestimmungen vorgeschrieben ist, nur diejenigen Angelegenheiten vorbehalten, die einer einheitlichen Regelung durch die oberste Stelle bedürfen oder der Natur der Sache nach zu deren Zuständigkeit gehören.

Den unmittelbar unter dem Minister stehenden Eisenbahndirektionen obliegt die obere Leitung der Verwaltung aller zu ihrem Bezirk gehörenden im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken. Sie entscheiden über die gegen die Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter erhobenen Beschwerden und vertreten in allen ihrer unmittelbaren geschäftlichen Erledigung vorbehaltenen Angelegenheiten innerhalb ihres Geschäftsbezirks die Verwaltung. Zu den ihnen vorbehaltenen Angelegenheiten gehören insbesondere die allgemeine und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung innerhalb des gesammten unterstellten Bahngebiets, wie z. B. die Fahrplan- und Tarifangelegenheiten, das Kassen- und Rechnungswesen, die Beschaffung der Bau-, Betriebs- und Werkstattsmaterialien, sowie der Betriebsmittel, die Verwaltung der Hauptwerkstätten usw.; überhaupt alle diejenigen Angelegenheiten, bei denen die Berücksichtigung örtlicher Verhältnisse und Interessen gegenüber dem Gesichtspunkte der einheitlichen und gleichmässigen Regelung zurücktritt.

Den den Eisenbahndirektionen untergeordneten Eisenbahn-Betriebsämtern obliegt die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht der Eisenbahndirektion oder dem Minister vorbehalten sind. Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbständig, sodass sie, ebenso wie die Eisenbahndirektionen innerhalb ihres Geschäftsgebiets, auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen, Verträge, Prozesse usw. für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen. Ihre Verfügungen bedürfen der höheren Genehmigung nur insofern, als sie Abweichungen von allgemeinen Vorschriften enthalten, oder für besondere Fälle die Genehmigung ausdrücklich vorbehalten ist.

2. Sitze und Bezirke der Eisenbahndirektionen.

Gegenwärtig bestehen 11 Eisenbahndirektionen mit dem Sitze zu Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Köln für die linksrheinischen Linien, Köln für die rechtsrheinischen Linien, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg. Auf einen Bezirk entfallen daher im Durchschnitt rund 2 550 km.

3. Zahl und Bezirke der Eisenbahn-Betriebsämter.

An Eisenbahn-Betriebsämtern sind zur Zeit 75 vorhanden, ihre Geschäftsbezirke umfassen im Durchschnitt rund 350 km.

Das, wenn auch nicht nach seiner örtlichen Ausdehnung, so doch nach der Dichtigkeit und Lebhaftigkeit des Verkehrs der unterstellten Strecken, bedeutendste Betriebsamt ist das zum Bezirk der Eisenbahndirektion (rechtsrh.) zu Köln gehörende Betriebsamt zu Essen, mit dem seit dem 1. April 1890 das an demselben Orte bis dahin bestandene Betriebsamt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld zusammengelegt worden ist, um die im Ruhrkohlengebiet gelegenen Linien unter der Leitung einer Direktion und eines Betriebsamts zu vereinigen. Mit Rücksicht auf den grossen Umfang (509 km) und die eigenartigen Verhältnisse dieses Betriebsamts sind bei demselben ausnahmsweise nach dem Vorgange der bei den Eisenbahndirektionen bestehenden Einrichtung 3 besondere Abtheilungen unter je einem Vorstande gebildet.

4. Zusammensetzung und Verfassung:

a) der Eisenbahndirektionen.

Die Eisenbahndirektionen bestehen aus einem Präsidenten und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern und Hilfsarbeitern. Die ihnen obliegenden Geschäfte werden von 3 Abtheilungen unter Leitung besonderer Dirigenten (Ober-Regierungs-, Ober-Bauräthe) erledigt; bei den Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M. und Altona ist der Präsident zugleich Dirigent der ersten Abtheilung. Der Geschäftskreis der Abtheilungen wird vom Minister festgestellt. Die erste Abtheilung umfasst das Etats- und Rechnungswesen, das Justitiariat und die allgemeinen Angelegenheiten, die zweite Abtheilung die Verkehrs- und Betriebsleitung und die dritte Abtheilung die Bau- und Werkstättenverwaltung. Die Vertheilung der Geschäfte unter die Abtheilungen geschieht durch den Präsidenten nach Maassgabe des vom Minister festgestellten Vertheilungsplans, die Vertheilung der Geschäfte unter die Mitglieder der Abtheilungen erfolgt durch die Abtheilungsdirigenten nach Maassgabe des von dem Präsidenten zu genehmigenden Geschäftsplans. Dem Präsidenten obliegt für den gesammten Verwaltungsbereich, den Abtheilungsdirigenten für den Bereich der ihnen unterstellten Abtheilung die Sorge für die Regelung des Geschäftsgangs. Insbesondere sind der Präsident und die Abtheilungsdirigenten für die sach- und ordnungsmässige Vertheilung der Geschäfte, wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen der Direktion, welche zu ihrer Mitzeichnung gelangen, nach Form und Inhalt verantwortlich, während den Mitgliedern der Direktion die Verantwortung für die sachgemässe Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte obliegt.

b) der Eisenbahn-Betriebsämter.

Die Eisenbahn-Betriebsämter bestehen aus einem Betriebsdirektor als Vorstand und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern und Hilfsarbeitern. Dem Betriebsdirektor obliegt die Sorge für den ordnungsmässigen Geschäftsgang und Betrieb im allgemeinen, insbesondere ist derselbe in ähnlicher Weise wie der Präsident der Direktion für die sach- und ordnungsmässige Vertheilung der Geschäfte, wie für alle diejenigen Verfügungen und Erklärungen des Betriebsamts, welche zu seiner Mitzeichnung gelangen, nach Form und Inhalt verantwortlich, während den Mitgliedern des Betriebsamts die Verantwortung für die sachgemässe Erledigung der ihnen zur Bearbeitung überwiesenen Geschäfte obliegt.

II. Bewährung der gegenwärtigen Organisation; Nothwendigkeit einer Reform.

Die gegenwärtige Organisation ist aus dem durch die Verstaatlichung der Privatbahnen erheblich gesteigerten Bedürfniss einer Decentralisation der Verwaltung hervorgegangen.

Die Einführung derselben beruhte auf der Erwartung, dass diejenigen Verwaltungsgeschäfte, welche nicht der einheitlichen Leitung und Bearbeitung innerhalb eines grösseren Verkehrsgebiets bedürfen, zweckmässig örtlichen Unterbehörden zu übertragen seien, welche, den Personen und Oertlichkeiten näherstehend, mit der genaueren Kenntniss derselben die Möglichkeit einer schnelleren und sorgfältigeren Erledigung aller sich auf dieselben beziehenden Verwaltungsgeschäfte bieten sollten. Es wurde daher angenommen, dass die örtliche Verwaltung des Bahneigenthums, die engere Betriebsleitung, die Bearbeitung der Personalien, das Beschwerdewesen, die selbstständige Verwaltung und Rechnungslegung bezüglich der für diese Geschäfte bestimmten Ausgabefonds zweckmässig solchen örtlichen Behörden, den Eisenbahn-Betriebsämtern, zu übertragen seien. Der mit der Errichtung derselben verbundene erhöhte Aufwand an persönlichen und sachlichen Kosten sollte durch eine grössere Wirthschaftlichkeit der Betriebsverwaltung, welche man von der Wirksamkeit der neu gebildeten Behörden erwartete, ausgeglichen werden. Die in dem fast 14jährigen Zeitraum seit Einführung der gegenwärtigen Organisation gemachten Erfahrungen haben diese Erwartungen nicht in allen Punkten, insbesondere aber nicht bezüglich des wirthschaftlichen Ergebnisses der Verwaltung bestätigt. Das ungünstiger werdende Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen musste nothwendig zu Untersuchungen darüber Anlass geben, auf welche Ursachen diese für die Staatsfinanzen bedenkliche Erscheinung zurückzuführen sei.

Zur Beurtheilung dieser Frage erschienen besonders die Verhältnisse bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen geeignet, da dort örtliche Betriebsbehörden nicht bestehen. Verwaltung und Betrieb werden vielmehr in ähnlicher Weise, wie früher in Preussen, unmittelbar von der Eisenbahndirektion geleitet; die unterstellten örtlichen Beamten sind nur ausführende Dienststellen der Direktion. Es wurden daher die organisatorischen Einrichtungen der Reichsbahnen und ihre Wirkungen auf die wirthschaftliche Gestaltung des Betriebs durch Kommissare an Ort und Stelle einer eingehenden Prüfung unterzogen, nachdem schon vorher Ermittelungen in gleicher Richtung bei einzelnen grösseren Preussischen Eisenbahndirektionen stattgefunden hatten. Demnächst wurde eine besondere, aus Mitgliedern des Ministeriums, der Eisenbahndirektionen und der Eisenbahn-Betriebsämter zusammengesetzte Kommission beauftragt, zu untersuchen, ob und inwieweit die bestehenden Verwaltungseinrichtungen Mängel aufweisen, und welche Aenderungen eventuell in Aussicht zu nehmen sein möchten.

Nach dem Ergebniss dieser Ermittelungen kann nicht geleugnet werden, dass die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen im Vergleich zur Verwaltung der Reichsbahnen und auch für sich betrachtet, zu theuer wirthschaftet, und dass dieses Ergebniss, wenn nicht ausschliesslich, so doch in erster Linie auf die Decentralisation der Verwaltung durch Vertheilung der Verwaltungsgeschäfte zwischen den Direktionen und Betriebsämtern zurückzuführen sei. Auch konnte nach den an Ort und Stelle vorgenommenen Ermittelungen und den Untersuchungen der Kommissare nicht bestritten werden, dass die gegenwärtigen Verwaltungseinrichtungen der Preussischen Staatseisenbahnen neben vereinzelten Vortheilen überwiegend Nachtheile ergeben und die Leistungen der Verwaltung in ungünstiger Weise beeinflusst haben. Durch die Theilung der Geschäfte zwischen den Direktionen und den Betriebsämtern ist das Schreibwerk ausserordentlich vermehrt, die sachgemässe Bearbeitung der Geschäfte erschwert und die Erledigung der Sachen gerade in den wichtigsten und dringendsten Fällen zum Nachtheil der Verwaltung und des Publikums verzögert worden. Infolge der Vertheilung der Verwaltungsbefugnisse auf 2 Instanzen sind weder die Direktionen noch die Betriebsämter imstande, das gesammte Gebiet der Verwaltung zu übersehen und in allen ihren mannigfaltigen, sich gegenseitig berührenden und durchdringenden Beziehungen zu regeln. Die Betriebsämter, welchen im allgemeinen eine gründlichere Kenntniss der örtlichen Verhältnisse beiwohnt, sind gleichwohl in allen wichtigeren Entscheidungen, bei welchen es auf diese Kenntnisse vorzugsweise ankommt, in ihrer Zuständigkeit beschränkt und an die Genehmigung der Direktion gebunden; letztere, obwohl die maassgebende Instanz, ist fast durchweg auf die Berichte der Betriebsämter angewiesen und entscheidet in den seltensten Fällen aus eigener Anschauung und Kenntniss der Verhältnisse. Diese Unselbstständigkeit beeinträchtigt die Arbeitsfreudigkeit und das Gefühl der Verantwortung bei beiden Behörden, namentlich bei den Betriebsämtern, denen jede Möglichkeit benommen ist, ihren oft wohlbegründeten Vorschlägen gegenüber abweichenden Ansichten der Direktionen Geltung zu verschaffen. Andererseits wird es von den Direktionen als schwerer Uebelstand empfunden, dass sie gerade von der wichtigsten Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, der Leitung des Betriebs, durch die bestehenden Zuständigkeitsverhältnisse abgeschnitten sind. Daher erklärt es sich, dass bei den Direktionen sich vielfach das Bestreben geltend gemacht hat, in die Geschäftsführung der Betriebsämter einzugreifen, was nicht nur zur Vermehrung des Schreibwerks, sondern auch zu einer Herabdrückung des dienstlichen Interesses der Betriebsämter führen muss. Dieses Streben der Direktionen wird noch dadurch unterstützt, dass die Betriebsämter nach ihrer Besetzung und Bezirksabgrenzung vielfach ausserstande sind, die ihnen organisationsmässig obliegenden Geschäfte sachgemäss selbst zu bearbeiten, da zahlreiche Vorgänge des Betriebs weit über den Bereich des einzelnen Betriebsamts hinausgehen oder einheitlicher Regelung für einen grösseren Bezirk bedürfen. Ferner werden die Betriebsämter zu häufiger, oft fortlaufender Berichterstattung auch in den ihrer ausschliesslichen Zuständigkeit unterliegenden Angelegenheiten dadurch veranlasst, dass die Direktionen sich über den Gang der Verwaltung innerhalb ihres Bezirks im allgemeinen, sowie über die wichtigsten einzelnen Vorgänge unterrichtet halten müssen. Viele besonders zeitraubende und kostspielige Arbeiten, wie die Aufstellung der Bauentwürfe, werden jetzt vielfach doppelt gefertigt.

Wenngleich zur Vermehrung des Schreibwerks mit die Aufgaben beigetragen haben, welche der Staatsverwaltung inzwischen durch die soziale Gesetzgebung gestellt worden sind, so ist doch ein wesentlicher Theil desselben auf das geschilderte Berichtswesen zurückzuführen.

Was besonders die Frage betrifft, ob die für das Publikum von der Einrichtung der Betriebsämter erwarteten Vortheile eingetreten seien, so ist zwar anzugeben, dass in den grösseren Städten, in denen sich Betriebsämter befinden, die Möglichkeit eines direkten Verkehrs mit der Behörde vom Publikum angenehm empfunden wird. Dieser Vortheil kommt indess doch nur für den vereinzelten Ort in Betracht und verliert wiederum erheblich an Bedeutung durch die beschränkte Zuständigkeit der Betriebsämter, namentlich auf dem Gebiete des Tarif- und Fahrplanwesens. Die angedeutete Annehmlichkeit wird weit überwogen von den Nachtheilen, die sich für das Publikum daraus ergeben, dass infolge der bestehenden Theilung der Verwaltungsbefugnisse zwischen Direktionen und Betriebsämtern die Erledigung der Anträge und Beschwerden meist sehr verzögert wird.

Die Vertheilung der Geschäfte auf drei Instanzen hat aber auch in wirthschaftlicher Beziehung ungünstig eingewirkt. Weder die Direktionen noch die Betriebsämter können das Gebiet der Verwaltung vollständig beherrschen und sind daher ausserstande, den wirthschaftlichen Erfolg ihrer Maassnahmen in vollem Umfange zu übersehen. Hierdurch wird das Interesse der einzelnen Instanzen an einer wirthschaftlichen Verwaltung erheblich gemindert. Insbesondere gilt dies für die Betriebsämter, von deren sparsamer Verwaltung in Bezug auf Personalbedarf, Bahnunterhaltung, Betriebsmaterialienverbrauch das wirthschaftliche Ergebniss zum grossen Theile abhängt. Ausserdem aber bedingt die ganze Einrichtung des Behördenapparates sowie das durch die Vertheilung der Verwaltungsbefugnisse geschaffene Schreibwerk einen bedeutenden, unwirthschaftlichen Aufwand an Personal und Büreaukosten.

Eine Reform der Verwaltung ist daher nicht nur aus geschäftlichen, sondern auch aus wirthschaftlichen Rücksichten geboten. Auch kann es einem Zweifel nicht unterliegen, dass wirksame Abhilfe nur durch Beseitigung einer der gegenwärtig vorhandenen drei Instanzen zu erreichen ist.

III. Künftige Organisation.

A. Im allgemeinen.

Es ist daher in Aussicht genommen, die Betriebsämter als selbständige Behörden aufzuheben, ihre Verwaltungsbefugnisse auf die Direktionen zurück zu übertragen, und den Direktionen, deren Bezirke entsprechend zu verkleinern sind, für die ihnen demnächst obliegende unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes ausführende Organe zu unterstellen. Gleichzeitig soll diesen ausführenden Organen zur Entlastung der Direktion eine Reihe weniger wichtiger Verwaltungsgeschäfte übertragen werden, wie die Verwaltung des Grundeigenthums, die Personalien der unteren und einzelner mittlerer Beamten, die Erledigung von Beschwerden und Reklamationen bis zu gewissen Beträgen usw.

B. Im besonderen.

a) Bezirke der künftigen Eisenbahndirektionen.

Dem vermehrten Geschäftsumfange der künftigen Eisenbahndirektionen entsprechend muss eine Verkleinerung ihres Verwaltungsbezirks eintreten, wenn anders die neuen Behörden den ihnen zugewiesenen Aufgaben gewachsen sein sollen. Es ist daher die Bildung von 20 Direktionsbezirken in Aussicht genommen, so dass unter Zugrundelegung eines Bahnnetzes von rund 28 000 km auf einen Bezirk im Durchschnitt 1 400 km entfallen würden.

b) Geschäftskreis, Befugnisse und Verfassung der künftigen Eisenbahndirektionen.

Den künftigen Eisenbahndirektionen obliegt unter der oberen Leitung des Ministers die Verwaltung aller zu ihrem Bezirk gehörenden im Bau oder im Betriebe befindlichen Bahnstrecken. Sie vertreten in allen Angelegenheiten innerhalb ihres Geschäftsbezirks die Verwaltung. Sie bestehen aus einem Präsidenten und der erforderlichen Anzahl von Mitgliedern. Die Bearbeitung der Geschäfte durch die Mitglieder erfolgt nach einem vom Präsidenten aufgestellten Geschäftsvertheilungsplan. Der Präsident soll wie bisher verantwortlich sein für den ordentlichen Geschäftsgang der Direktion, sowie für die Entscheidungen in denjenigen Angelegenheiten, welche er mit bearbeitet. Die Bildung von Abtheilungen ist im allgemeinen nicht in Aussicht genommen, da die Errichtung von Abtheilungen nach den bisher gemachten Erfahrungen sich im grossen und ganzen nicht bewährt hat, die Präsidenten der neuen Direktionen mit kleineren Bezirken und einer geringeren Anzahl Mitglieder auch die Geschäfte in der Regel ohne Abtheilungen werden leiten können. Sollte demnächst in einzelnen Fällen die Nothwendigkeit einer Entlastung des Präsidenten hervortreten, so bleibt die Errichtung einer oder mehrerer Abtheilungen vorbehalten. Die Erledigung der Geschäfte innerhalb der Direktionen mit Abtheilungen würde dann nach den oben mitgetheilten Grundsätzen der gegenwärtigen Organisation erfolgen. Ausserdem bleibt vorbehalten, gewisse Verwaltungsgeschäfte, welche nach der gegenwärtigen Organisation von jeder Direktion selbständig bearbeitet werden, und auch in der Folge zweckmässig für einen grösseren Bezirk, sei es für den ganzen Staatsbahnbereich, sei es für eine grössere Gruppe von Direktionen einheitlich erledigt würden, einer Direktion für den ganzen Staatsbahnbereich oder für mehrere Direktionsbezirke zu übertragen. Es kommen in dieser Beziehung z. B. in Betracht: die Beschaffung von Betriebsmitteln und Materialien, die Wagendisposition, das Abrechnungswesen, die Verwaltung des Werkstättenwesens, die Angelegenheiten der Prüfung der mittleren Beamten, das Tarifwesen usw.

Dagegen ist in Aussicht genommen, dem Präsidenten je ein administrativ und ein technisch vorgebildetes Mitglied der Direktion als ständige Stellvertreter beizugeben und denselben neben ihren dienstlichen Obliegenheiten als Direktionsmitgliedern zur nothwendigen Entlastung des Präsidenten die Vertretung nicht nur in Abwesenheitsfällen des Präsidenten, sondern auch bei seiner Anwesenheit in bestimmten mehr untergeordneten Angelegenheiten administrativer und technischer Natur ein für alle Mal zu übertragen. Ausserdem würden die beiden Stellvertreter als Beiräthe dem Präsidenten zur Seite stehen, der ihr Gutachten in allen wichtigen Fragen einzuholen hätte. Diese Einrichtung würde die Möglichkeit bieten, ohne Bildung von Abtheilungen, einzelne Zweige der Verwaltung vorübergehend oder dauernd einer wirksamen Beaufsichtigung und eingehenden Behandlung zu unterwerfen und dadurch die besonders schwierige Geschäftsführung des Präsidenten zu unterstützen. Die Nothwendigkeit, bei Auswahl der Vertreter des Präsidenten von den Rücksichten auf das Dienstalter abzusehen und lediglich die persönliche Tüchtigkeit entscheiden zu lassen bedingt, dass die Stellung der genannten Beamten gegenüber den übrigen Direktionsmitgliedern durch Beilegung eines höheren Ranges (Ober-Regierungsrath, Ober-Baurath) und Gewährung einer Besoldungszulage gehoben wird.

c) den Eisenbahndirektionen zu unterstellende Ausführungsorgane.

Für die Ausführung und Ueberwachung des Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienstes, des Maschinen- und Werkstättendienstes, des Verkehrsdienstes und des Telegraphendienstes nach den Anordnungen der Direktionen sind Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektionen, Maschineninspektionen, Verkehrsinspektionen und Telegrapheninspektionen vorgesehen. Während die Geschäftsbezirke der Bau- und Betriebsinspektionen im Durchschnitt auf 100 km bemessen sind, ist für die Bezirke der Maschinen- und Verkehrsinspektionen ein Umfang von 300 bis 500 km und von 200 bis 400 km angenommen. An Telegrapheninspektionen ist für jeden Direktionsbezirk nur eine gerechnet. Die Vorsteher der genannten Dienststellen sollen zwar, untereinander gleich geordnet, der Direktion unmittelbar unterstehen, im übrigen aber, insoweit sie an demselben Orte sitzen, gemeinschaftliche Büreaueinrichtungen besitzen und die ihren Geschäftskreis gemeinsam berührenden Angelegenheiten thunlichst durch mündliches Benehmen erledigen. Meinungsverschiedenheiten entscheidet die Direktion mit der Maassgabe, dass im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bau- und Betriebsinspektor einerseits und den Vorstehern der übrigen Dienststellen andererseits bei Gefahr im Verzuge der Bau- und Betriebsinspektor bestimmt, was zu geschehen hat.

Den Vorstehern der genannten Dienststellen würden daher nach der neuen Organisation im Vergleich zu den Vorständen der gegenwärtigen Bauinspektionen vermehrte und erhöhte Aufgaben zufallen.

Zum Sitze der den Eisenbahndirektionen zu unterstellenden Ausführungsorgane sind im Interesse weiterer Ausnutzung vorhandener Diensträume in erster Reihe diejenigen Orte in Aussicht genommen, an denen sich zur Zeit Betriebsämter oder Bauinspektionen befinden. Die Befürchtungen der gegenwärtig mit Betriebsämtern bedachten Städte, bei Aufhebung der Betriebsämter den grössten Theil der Eisenbahn-Betriebsbeamten zu verlieren, sind daher nicht begründet.

d) Eisenbahn-Baukommissionen.

In betreff der Neubauten und grösseren Umbauten empfiehlt sich die Beibehaltung der bestehenden Vorschriften, nach denen die Leitung des Baues entweder einer der vorhandenen Direktionen oder einer eigens hierfür einzusetzenden Behörde übertragen werden kann.

IV. Regelung der Verhältnisse der bei der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten.

Die Verhältnisse der bei der geplanten Umgestaltung der Eisenbahnbehörden (vergl. auch Nr. VI) nicht zur Verwendung gelangenden Beamten sollen im allgemeinen nach denselben Grundsätzen geregelt werden, welche seiner Zeit bei der Reorganisation der allgemeinen Landesverwaltung im Jahre 1880 und 1883 maassgebend gewesen sind (§§ 83 ff. des Gesetzes vom 26. Juli 1880 — Ges.-Samml. S. 291 — und §§ 147 ff. des Gesetzes vom 30. Juli 1883 — Ges.-Samml. S. 195).

V. Wirthschaftliche Wirkungen der neuen Organisation.

Auch in wirthschaftlicher Beziehung können von der neuen Organisation günstige Wirkungen erwartet werden. Bei einzelnen Titeln und Positionen eintretende Mehrausgaben werden durch die anderwärts erzielten bedeutenden Minderausgaben erheblich übertroffen.

Die jährliche Ersparniss, auf welche nach Durchführung der neuen Einrichtung infolge Umgestaltung der Behörden bei den Besoldungen (einschliesslich des Wohnungsgeld-Zuschusses) der im Titel 1, 2 und 6 des Etats aufgeführten Beamten voraussichtlich zu rechnen sein wird, ist nach den zur Zeit nur möglichen ganz überschläglichen Ermittelungen auf etwa 4 bis 5 Millionen Mark geschätzt worden.

Die einmaligen Ausgaben zur Durchführung der neuen Organisation bestehen im wesentlichen aus den Kosten für den Neudruck von Dienstvorschriften und anderer Drucksachen, für anderweite Einrichtung und Anmiethung von Diensträumen, sowie für Umzüge von Büreaus und Beamten und sind auf rund 600 000 ℳ geschätzt worden. Hierzu würden die Bezüge derjenigen Beamten treten, welche bei der neuen Organisation keine Verwendung finden. Ihre Höhe kann zur Zeit noch nicht angegeben werden, da die erforderlichen Vorermittelungen noch nicht abgeschlossen sind.

Die bei den übrigen Titeln zu erwartenden Ersparnisse und die sonstigen wirthschaftlichen Vortheile lassen sich zur Zeit nicht ziffermässig bemessen, da durch die neue Einrichtung unmittelbar nur die allgemeine Verwaltung betroffen wird und daher zunächst auch nur auf diesem Gebiete die Ersparnisse ziffermässig in die Erscheinung treten. Die hierbei durch Aufhebung einer Verwaltungsinstanz erzielten Vereinfachungen werden indess auch auf die übrigen Verwaltungszweige günstige Rückwirkungen üben. Die hiervon zu erwartenden Vortheile werden nicht allein in weiteren Ersparnissen, sondern auch darin zum Ausdruck kommen, dass das grosse Eisenbahnnetz des Staates den wirthschaftlichen und Verkehrsinteressen des Landes noch besser wie bisher dienstbar gemacht werden kann.

VI. Rückwirkungen der neuen Organisation auf die Aufgaben und Einrichtungen der Centralstelle; Reform der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsorgane.

Welche Rückwirkungen die geplante Reform auf die Aufgaben und Einrichtungen der Centralstelle haben wird und welche Aenderungen in dieser Beziehung sich etwa als nothwendig erweisen möchten, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen, bedarf vielmehr noch näherer Prüfung. Ebenso unterliegt der Erwägung, ob nicht aus der geplanten Neuordnung der Staatseisenbahn-Verwaltung auch zu einer zweckmässigen Umgestaltung der staatlichen Aufsichtsorgane für die bestehenden Privatbahnen Anlass zu nehmen sein möchte.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 932 vom 29. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Aufnahme verschiedener Italienischer Eisenbahnen in den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 1022 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die Belgische Staatsbahn, sowie die Schweizerische Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn. Begleitschreiben zum Protokoll der am 8. 9. März d. J. in Dresden abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 30. v. Mts.) (die nächste Sitzung soll am 7. Juni d. J. in Salzburg stattfinden).

Aus dem Deutschen Reich.

Ursprungszeugnisse im Verkehre mit Russland.

In Bezug auf die Beibringung von Ursprungszeugnissen bei der Einfuhr Deutscher Waaren nach Russland sind durch einen Erlass des Kaiserlich Russischen Finanzministeriums an die Zollbehörden nachstehende Bestimmungen getroffen worden:

Deutsche Waaren, über welche ordnungsmässige Frachtpapiere vorgelegt werden, sind zu den in den Verträgen mit Deutschland und Frankreich vereinbarten Zollsätzen abzufertigen, sofern sie von einer ihren Deutschen Ursprung nachweisenden Bescheinigung begleitet oder mit Fabrikzeichen versehen sind, aus denen unzweifelhaft entnommen werden kann, dass sie Deutscher Fabrikation sind. Die genannten Ursprungszeugnisse können von Russischen Gesandtschaften, Konsulaten und Konsularagenten, sowie von Deutschen Handelskammern, Kommunal- und Polizeibehörden unter Beifügung des Amtssiegels oder auch von den Deutschen Zollämtern ausgefertigt werden. Die bei indirekter Einfuhr obligatorische Vorlage der Faktura des Fabrikanten kommt für Deutsche Waaren in Wegfall; ebenso wird die Vorlage einer von dem Ausgangszollamt des Durchfuhrlandes ausgestellten Bescheinigung darüber, dass die Waaren von ihrem Eintritt in das betreffende Land ab ununterbrochen unter Kontrole der Zollbehörden gewesen sind, nicht gefordert. Die Vorlage der Ursprungszeugnisse kann bei der Einfuhr der Waaren, als Anlage der Frachtpapiere, oder bei Abgabe der Zolldeklaration, endlich auch später, binnen drei Wochen und bezüglich des Zollamtes zu Tiflis und der Zollämter an der Ostküste des Schwarzen Meeres binnen eines Monats nach dem Tage des Eingangs der Waaren erfolgen.

Falls die Vorlage der Ursprungszeugnisse erst nach der für die Abgabe der Deklaration vorgeschriebenen Frist erfolgt, hat der Empfänger auf der Deklaration den Deutschen Ursprung der Waaren zu bescheinigen.

Betriebsergebnisse im Monat Februar d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergibt für die 70 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 050,95 km, folgendes: Im Monat Februar d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 19 042 137 *M.* oder 780 968 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 510 *M.* oder 2,82 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 64 027 941 *M.* oder 210 732 *M.* weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 686 *M.* oder 1,63 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende Februar d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 257 118 909 *M.* oder 11 430 808 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 8 558 *M.* oder 3,37 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 664 969 791 *M.* oder 29 236 737 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 21 741 *M.* oder 3,29 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 7 411 931 *M.* oder 546 264 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 048 *M.* oder 6,72 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 18 308 031 *M.* oder 857 504 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 558 *M.* oder 3,73 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Verspätungen im Monat Januar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Januar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 542,56 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 1 296 Schnellzüge, 1 598 Personenzüge und 294 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 3 188. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 366 157 Zugkm bezw. 279 823 494 Achskm gegen 15 411 902 Zugkm und 296 576 937 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 205 180 Zugkm und 269 883 433 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 1 193 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 995 Verspätungen zur Last fallen, gegen 2 107 im Vormonat und 8 960 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 130 bezw. auf 1 Million Achskilometer 7, mithin auf 1 Million Zugkilometer 459 = 78 v. H. weniger als im Monat Januar des Vorjahres und 7 = 5 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 26 = 79 v. H. weniger als im Monat Januar des Vorjahres und ebenso viele wie im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 2 239 Anschlüsse versäumt (gegen 9 983 in demselben Monat des Vorjahres und 2 158 im Vormonat).

Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 12 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Lübeck-Büchener Eisenbahn, die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn und die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln an die ungünstigsten Stellen. Infolge Zufrierens des Rheins und Eisgangs sind auf einer Bahn 60 Züge ganz und 382 theilweise ausgefallen.

Vorarbeiten.

Die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für Eisenbahnen ist ertheilt worden:

a) einem unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Schlüter in Sommerfeld zusammengetretenen Komitee für eine Eisenbahn von Sommerfeld nach Teuplitz;

b) der Firma Friedr. Krupp zu Essen und der Gutehoffnungshütte zu Oberhausen für eine Eisenbahn von Velbert über Heiligenhaus durch das Angerthal nach einem geeigneten Punkte der unteren Ruhrthalbahn zwischen den Stationen Düsseldorf und Kettwig oder der früheren Rheinischen Bahnstrecke Troisdorf-Speldorf;

c) einem unter dem Vorsitz des Amtmanns Geischer zu Oelde zusammengetretenen Komitee für eine Eisenbahn von Beckum-Ennigerloh nach Warendorf.

Konzessionen.

Der „R. u. Pr. St.-Anz." veröffentlicht in der 2. Beilage der Nr. 68 vom 20. März d. J. eine Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Hansdorf nach Priebus durch die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 15. d. Mts. wird der an der Linie Remilly-Metz neu errichtete, 5,684 km von Remilly und 3,108 km von Courcelles entfernte Haltepunkt Sanry a. d. Nied für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Milchverkehr eröffnet werden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Kreiensen-Holzminden zwischen den Stationen Stadtoldendorf und Holzminden gelegene Station Deensen-Arholzen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen,

Fahrzeugen und Kleinvieh in Einzelsendungen eröffnet (siehe Bekanntmachung in Nr. 25 S. 233 d. Ztg.).

Main-Neckarbahn. Mit der Inbetriebnahme des von der Main-Neckar-Eisenbahn nach dem Fabrikviertel in Darmstadt abzweigenden Industriegeleises ist am 1. d. Mts. eine Abfertigungsstelle unter der Bezeichnung „Darmstadt-Fabrikviertel" für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Fabriken zur Eröffnung gelangt.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Am 1. d. Mts. ist der zwischen Rostock und Schwaan gelegene Haltepunkt Pölchow für den Personenverkehr eröffnet worden.

Bockwaer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht sind für das Jahr 1893 bessere Ergebnisse zu verzeichnen, als dies in den vorhergegangenen Jahren der Fall war.

Die Betriebseinnahmen betrugen 93 098 M., die Ausgaben 44 122 M. Unter Hinzurechnung der Zinsen von Werthpapieren ergibt sich ein Reinertrag von 57 524 M., über dessen Verwendung die auf den 24. März d. J. einberufene Generalversammlung Beschluss zu fassen hatte.

Brölthaler Eisenbahn.

Dem Geschäftsbericht für 1893 zufolge hat sich der Verkehr trotz der allgemein ungünstigen Geschäftslage, die sich besonders im Basaltversand geltend machte, doch so gut entwickelt, dass 5 % Dividende gezahlt werden können. Die Betriebseinnahmen betrugen 353 363 M., die Ausgaben 208 778 M., der Ueberschuss 144 584 M., woraus 69 910 M. Bau- und Anleihezinsen zu bestreiten waren, sodass 74 674 M. Reingewinn verblieben. Hiervon entfielen zum Erneuerungsbestand 16 098 M., zu den Reserven 4 203 M., an Eisenbahnsteuer 1 525 M., als Dividende 45 750 M., sodass 7 096 M. zum Vortrag auf neue Rechnung blieben.

Zur Deckung verschiedener Erweiterungen der Betriebsanlagen, sowie zur Vermehrung des Fahrparks soll das Aktienkapital um 498 000 M., die Anleiheschuld um 500 000 M. erhöht werden, und zwar soll ersteres bereits vom 1. Januar d. J. an dividendenberechtigt sein. Die Verwaltung erhielt von der Generalversammluung die Ermächtigung, die neuen Aktien und die Anleihe zu begeben, jedoch beide nicht unter dem Nennwerth.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Der Verwaltungsrath beruft die ordentliche Generalversammlung auf den 27. d. Mts. ein. Auf der Tagesordnung steht die Angelegenheit wegen Herstellung einer Rheinbrücke bei Worms und wegen der Erweiterung des Bahnhofs Worms, im Zusammenhang damit auch die Ermächtigung der Verwaltung für die Aufbringung der erforderlichen Geldmittel. Die 4 % Prioritätsanleihe vom 20. Mai 1863 wird zum 1. Juli d. J. gekündigt. Die Anleihe umfasste ursprünglich 3 150 000 fl. oder 1 800 000 Thaler.

Malbergbahn.

Nach dem uns vorliegenden Abschluss für 1893 betrugen die Einnahmen zusammen 62 546 M.

Von dem Reingewinn in Höhe von 21 003 M. gelangt eine Dividende von 8 % mit 12 800 M. zur Vertheilung, während der Rest von 8 203 M. auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

Am 1. d. Mts. ist die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower mit der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahngesellschaft unter der Firma: „Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft" fusionirt worden. Ihren Sitz hat die Gesellschaft in Wesenberg.

Oberschlesische Dampfstrassenbahn.

Unter dieser Firma hat sich in Berlin eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung konstituirt, deren Zweck der Bau und Betrieb von Eisenbahnen aller Art innerhalb des Regierungsbezirks Oppeln ist. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 4 000 000 M. und zerfällt in eine Einlage zu 3 999 000 M. und zwei Einlagen zu je 500 M. Die Stammeinlage wird von der Nationalbank für Deutschland dadurch geleistet, dass sie die in der Ausführung begriffene schmalspurige Dampfstrassenbahn von Gleiwitz über Zabrze, Morgenroth, Königshütte und Beuthen nach Deutsch-Piekar mit der Verpflichtung zur vollen betriebsfähigen und konzessionsmässigen Vollendung in die Gesellschaft einlegt.

Von der vorgenannten Dampfstrassenbahn ist bereits die Strecke Deutsch-Piekar-Beuthen fertiggestellt, und erfolgt z. Zt. die Legung der Geleise durch die Stadt Beuthen nach den Bahnhöfen. Es dürfte daher die zum 1. Mai d. J. in Aussicht genommene Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Deutsch-Piekar-Beuthen zum erwähnten Termine erfolgen.

Paulinenaue-Neuruppiner Bahn.

Der Aufsichtsrath hat, wie das „Ruppiner Kreisblatt" meldet, in seiner letzten Sitzung über den Weiterbau der Bahn bis Neustadt a/D. berathen. Der Plan fand allgemeine Zustimmung und soll mit den Vorarbeiten noch im Laufe dieses Jahres begonnen werden.

Saal-Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss in der am 28. März d. J. stattgehabten Versammlung der am 2. Juni d. J. stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von 4,75 % auf die Stammprioritäts-Aktien gegen 3,50 % im Vorjahre vorzuschlagen, nachdem 90 000 M. in den Erneuerungsfonds und 12 000 M. in den Reservefonds zurückgelegt sind.

Schlesisch-Posensche Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Eine Interessentenversammlung der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft beschloss die Gründung einer Schlesisch-Posenschen Eisenbahn-Aktiengesellschaft mit 9 750 000 M. Aktienkapital.

Durchgangszüge.

Vom 1. Mai d. J. ab werden die zwischen Köln und Hamburg verkehrenden Schnellzüge Nr. 91 und 96 als D-Züge eingerichtet und vom gleichen Tage ab ausser den zur Zeit bereits bestehenden D-Zügen zwischen Frankfurt a/M. und Berlin über Eisenach-Halle (Nr. 5 und 6) auch die Schnellzüge Nr. 1 und 2 derselben Strecke, die anschliessenden Schnellzüge Nr. 201 und 202 der Linie Leipzig-Corbetha und die Schnellzüge Nr. 13 und 18 zwischen Berlin und Leipzig in D-Züge umgewandelt. Bei Benutzung dieser Züge ist daher ebenfalls ausser dem tarifmässigen Fahrgeld eine Platzgebühr zu entrichten.

Frachtbriefduplikate im internationalen Verkehre.

Nach verschiedenen Mittheilungen in der Presse haben in kaufmännischen Kreisen und im Schoosse einiger betheiligter Körperschaften Erörterungen darüber stattgefunden, ob nicht eine Abänderung der Bestimmung des Berner Internationalen Uebereinkommens räthlich sei, wonach im internationalen Eisenbahn-Güterverkehre zu jedem Frachtbriefe ausnahmslos auch ein Frachtbriefduplikat ausgestellt werden muss, während im inneren Verkehre der Deutschen Eisenbahnen die Ausfertigung eines solchen Duplikats in das Ermessen des Absenders gestellt ist. Wie der „R.-A." mittheilt, hat das Reichs-Eisenbahnamt sich mit dieser Frage bereits eingehend beschäftigt und finden auf seine Veranlassung zur Zeit Erhebungen darüber statt, ob der Uebertragung der in der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Frachtbriefduplikate enthaltenen Vorschriften auf den internationalen Verkehr Bedenken entgegenstehen. Die Abänderung der Vorschriften des Berner Uebereinkommens würde selbstverständlich nur nach voraufgegangener Verständigung mit den Vertragsstaaten angängig sein.

Neuer Russisch-Deutscher Eisenbahntarif.

Dem Vernehmen nach hat am 4./16. März d. J. in Petersburg unter Theilnahme der Vertreter Russischer und Preussischer Bahnen eine Sitzung stattgefunden, in der ein Tarif für den Frachtenverkehr auf den aus Russland nach den Deutschen Häfen Königsberg (Pillau), Danzig (Neufahrwasser) und Memel weiterführenden Bahnen zur Aufstellung gelangte. Für den Tarif soll die Russische Valuta angenommen und derselbe in genaue Uebereinstimmung mit den für die Strecke bis Riga und Libau gültigen Tarifsätzen gebracht worden sein, sodass die genannten Deutschen Seehäfen, wie die „Nowosti" bemerken, als Russische Ausfuhrhäfen betrachtet werden können. Die am Export betheiligten, von den Grenzstationen Wirballen, Grajewo und Mlawa aus führenden Bahnen erhalten den ihnen zukommenden Prozentsatz in Russischer Valuta ausgezahlt. Die Gültigkeitsdauer für den Vertrag soll auf 10 Jahre bemessen worden sein.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen

werden im Sommerhalbjahre 1894 in folgender Weise stattfinden: In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über die Verwaltung der Preussischen Staatseisenbahnen und über die Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, gehalten werden. Das Nähere namentlich auch bezüglich der Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. In Breslau werden sich die Vorlesungen auf Preussisches Eisenbahnrecht erstrecken. In Köln finden Vorlesungen über Eisenbahn-Betriebslehre im Verwaltungsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) statt.

Strassenbahnen.

Berliner Dampfstrassenbahn. Die Gesellschaft beabsichtigt auf der Strecke Berlin-Schöneberg-Friedenau-Steglitz den elektrischen Betrieb einzuführen und ein zweites Geleise zu legen.

Hallesche Strassenbahn. Der Aufsichtsrath beschloss, von dem in 1893 erzielten Rohgewinn von 16 156 ℳ zu Abschreibungen 8 083 ℳ zu verwenden und 8 000 ℳ dem Tilgungsfonds zuzuweisen, den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Heidelberger Strassen- und Bergbahngesellschaft. In der am 17. März d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurde die Dividende für das Jahr 1893 auf 4,5 % (45 ℳ) festgesetzt.

Mecklenburgische Strassenbahn-Aktiengesellschaft. Nach dem Geschäftsbericht betrugen in 1893 die Einnahmen 51 425 ℳ (im Vorjahre 51 856 ℳ). Die Betriebskosten usw. erforderten 42 680 (43 925) ℳ, die Abschreibungen 5 330 (5 502) ℳ, so dass als Reingewinn 3 414 (2 430) ℳ verbleiben, welcher wie folgt verwendet wird: 0,75 % Dividende 2 779 ℳ (0,50 % = 1 852 ℳ), Reserve und Tantieme 562 (414) ℳ, Vortrag 73 (163) ℳ.

Aus der Schweiz.

Nordostbahn.

Ueber den Voranschlag der Bauausgaben der Nordostbahn für das Jahr 1894 können wir folgendes mittheilen: Die neuen Linien erfordern 8 028 000 Frcs., wovon auf die rechtsufrige Zürichseebahn 2 205 000 Frcs., auf die Linie Thalweil-Zug 2 990 000 Frcs., auf Etzweilen-Schaffhausen 2 357 000 Frcs., auf Eglisau Schaffhausen 476 000 Frcs. fallen. Die Bauausgaben für die im Betriebe befindlichen Linien sind veranschlagt zu 9 913 713 Frcs. und für den Antheil an der Bötzbergbahn 380 235 Frcs., total somit 10 293 948 Frcs. Die oben erwähnten 9 913 713 Frcs. enthalten folgende Hauptposten: 6 697 420 Frcs. auf 1894 entfallende Quoten schon bewilligter Kredite für Erweiterung von Bahnhöfen und Stationen (Zürich, Luzern, Winterthur, Schaffhausen, Altstetten, Oerlikon, Koblenz, Oberglett, Etzweilen usw.), 1 304 992 Frcs. für Maassnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit (elektrische Kontrolapparate, centrale Weichenstellung und Verriegelung, Zugdeckungssignale, Blockstationen, Brückenverstärkungen), 245 390 Frcs. für kleinere Ergänzungsbauten, 1 625 311 Frcs. für Rollmaterial (11 Lokomotiven, 8 Personenwagen, 60 Eilgutwagen und 40 offene Güterwagen), 472 300 Frcs. für Ausrüstung von Rollmaterial mit Luftdruckbremsen, Nothsignalen, Dampfheizung, Geschwindigkeitsmessern usw.

Monte Generosobahn.

Die Obligationäre der Monte-Generosobahn erhalten aus der Konkursmasse eine Dividende von 42 %; die Ansprüche VI. Klasse mit Pfandrecht auf die Eisenbahn etwas über 42 %, die Ansprüche mit Pfandrecht auf den Gasthof Generosokulm etwas über 40 %.

Elektrische Strassenbahn in Zürich.

Sonnabend, den 3. März, fand die Kollaudation der elektrischen Strassenbahn Zürich statt und auf Donnerstag, den 9. März, war die Betriebseröffnung angesetzt. Die Linie ist 4,6 km lang und hat eine Spur von 1 m. Die Maximalsteigung beträgt 62 ‰ und kommt auf einer Länge von 115 m vor. Die Anlage ist eingeleisig mit 8 Ausweichestellen. Das Rollmaterial wurde von der Industriegesellschaft Neuhausen geliefert. Die Wagen enthalten 12 Sitz- und 14 Stehplätze. Es sind 12 Wagen vorhanden, wovon im gewöhnlichen Dienst 9 verwendet werden. Die Elektromotoren der Wagen haben je 18 Pferdestärken. Die Stromzuführung ist oberirdisch und nach dem auch in Deutschland viel angewandten System Houston. Das Wageneigengewicht beträgt bei voller Ausrüstung 3 800 kg, mit Passagieren gefüllt 5 600 kg. Zur Erzeugung des Stromes dient vorderhand eine einzige Dynamomaschine, welche von einer raschlaufenden Dampfmaschine von 90 Pferdestärken angetrieben wird. Eine zweite Dampfmaschine ist vorgesehen. Der Kraftbedarf bei normalem Betrieb beträgt ungefähr 80 Pferdestärken. Bei grossem Andrang und bei ungünstiger Stellung, z. B. auch Anfahren aller oder der meisten Wagen zu gleicher Zeit, kann der Kraftbedarf auf 150 Pferdestärken steigen. In diesem Falle tritt automatisch eine Akkumulatorenbatterie von 300 Elementen in Thätigkeit, in welche vorher die überschüssige Kraft der Dynamo aufgespeichert wurde. Es wird durch diese Anordnung eine sehr gleichmässige Belastung der Dampf- und der Primärmaschine erreicht. Die gesammte elektrische Anlage mit aller Ausrüstung wurde von der Maschinenfabrik Oerlikon geliefert. Für die Anlage ist 6 Minutenbetrieb vorgesehen, die mittlere Fahrgeschwindigkeit beträgt etwa 10,5 km in der Stunde.

Landquart-Davosbahn.

Die am 1. März in Basel stattgefundene Generalversammlung hat den Antrag des Verwaltungsraths, betreffend Uebernahme der Konzession Landquart-Chur und Chur-Thusis, genehmigt. Der Verwaltungsrath wurde zum Abschluss der für den Bau und die Ausrüstung dieser Linien nöthigen Verträge ermächtigt. Es wurde ferner die Ausgabe von 6 Millionen neuer Obligationen mit Pfandrecht auf die neue Linie unter gleichzeitiger Bestellung einer ersten Hypothek auf die Stammlinie Landquart-Davos zu Gunsten der bisherigen Obligationäre beschlossen.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Stefano-Sarzana. Der Obere Rath genehmigte den endgültigen Bauplan wie die Verdingung dieser rund 7 km langen Linie und den bezüglichen Kostenanschlag von 2 311 000 L.

Pieve di Cento-Ferrara-Pontelagoscuro nebst Ferrara-Darsena. Der vorläufige Entwurf dieser Lokalbahn mit voller Spurweite ist genehmigt; dieselbe wird rund 41,9 km lang und etwa 2 100 000 L. kosten. Von der Länge laufen 11,4 km in Krümmungen bis herunter zu 100 m Halbmesser und rund 3 km in Neigungen bis zu 2 %. An Bahnhöfen sollen sechs (Pieve di Cento, Cento, Sant' Agostino, Mirabello, Ferrara und Pontelagoscuro) sowie die 5 Haltestellen (Corpo Reno, Dosso, S. Carlo, Vigarano und Po rotto) eingerichtet werden.

Cava de' Tirreni-Sorrent. Für diese Bahn ist ein Entwurf ausgearbeitet in der Weise, dass von ihr die Ortschaften Trinita di Cava, Tramonti, Majori, Minori, Atrani, Ravello, Amalfi, Prajano, Positono und andere besonders hübsche Gegenden der Amalfitaner Küste berührt werden sollen. Die Linie wird ihren Ausgangspunkt in Cava de' Tirreni nehmen und zwar in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes der Linie Neapel-Salerno und sofort als Zahnradbahn nach Possigno, Sant' Arcangelo, Trinita und Corpo di Cava absteigen, demnächst durch einen Tunnel in das herrliche Tramontithal übersetzen und dann längs der Küste den oben bezeichneten Lauf verfolgen. Verschiedene Kilometer jenseits des Bahnhofes Positano läuft die Bahn an den Ceremennahügeln vorbei und endigt an der Westseite von Sorrent. Ferner soll ab Vettica Minore eine Zweiglinie als Seilbahn oder auch als Zahnradbahn nach dem bezaubernden Agerola führen. Der eingehend entworfene Bauplan der Linie, welche das Zahnradsystem bei Schmalspur bevorzugt, hat bei Sparsamkeit in der Anlage und mässigen Betriebskosten zweierlei wichtige Zwecke im Auge: einerseits soll sie den Verkehr der wichtigeren Ortschaften mit Sorrent bezw. Cava erleichtern und beleben sowohl in Personen-, wie in Güterbeförderung, andererseits den Vergnügungsreisenden u. a. die Benutzung der wunderbaren Gegenden mit ihren als Kurort wie als Landaufenthalt günstig gelegenen Punkten bequem gestatten.

Cuneo-Bene-Alba-Asti. Der ständige Ausschuss für die Verwirklichung dieser Linie hat dem Ministerium das Ergebniss seiner Vorarbeiten überreicht; nach diesem würde die Bahn auf dem kürzesten Wege zwischen Alba und Asti 80,8 km Länge zum Voranschlage von 15 110 000 L. und mit der Bahnrichtung Alba-Costigliole-Asti 82,7 km mit 13 530 000 L. an Kostenpreis erreichen.

Neapel. Die städtische Verwaltung befürwortet bei dem Ministerium auf das Wärmste die baldige Herstellung einer Lokalbahn ab Neapel zur Verbindung mit den Nachbargemeinden bis zur Vesuvseilbahn hin, mit Rücksicht auf die wünschenswerthe Erleichterung für den Verkehr von Reisenden zum Vesuv einerseits und für die Versorgung der Stadt mit Landeserzeugnissen andererseits. Ein bereits seit längerer Zeit ausgearbeiteter Entwurf liegt vor, und inzwischen hat sich die dringende Nothwendigkeit der Anlage fühlbar gemacht.

Cuneo-Ventimiglia. Die Bauhindernisse für den grossen 8,15 km langen Tendatunnel (Bauloos Limone-Vievole) sind ziemlich ernsthafter Natur, denn an dem Südeingange hat sich ein nicht unbedeutender Einsturz ereignet und am Nordende findet ein bedenklicher Wassererguss statt. Da die Bohrung unterhalb des Bettes zweier Flüsse (Roja und Vermenagna) läuft, so war die Möglichkeit solcher Einstürze nicht von der Hand zu weisen. Es wurden dann auch wirklich bereits bei den Bohrungen am Südende bald kleine Wasseradern angetroffen, bis endlich nach sich wiederholenden kleineren Einstürzen des Gesteines und der nachstürzenden Gerölle gelegentlich der Erweiterungs- bezw. Ausmauerungsarbeiten in einem Augenblicke hunderte von Kubikmetern einfielen und einzelne Arbeitsmaschinen wie verschiedenes Werkzeug unter sich begruben, kaum den Arbeitern Zeit lassend, sich zu retten. Fast zu gleicher Zeit wurde am Nordeingange dem Anscheine

nach ein bedeutender unterirdischer Wasserbehälter angeschnitten, und auch hier mussten die Arbeiten vorderhand aufhören. Die vom Ministerium abgeordneten Sachverständigen haben mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen und ihr Bericht über die Ursachen und Verhältnisse steht noch aus, während inzwischen mit den vorhandenen 1 200 Arbeitern die Erweiterungs- und Ausbauarbeit wieder aufgenommen worden ist.

Lokalbahn Locarno - Domodossola. Nach Mittheilungen aus Zürich bemüht sich eine Gruppe Betheiligter, die Konzession für diese internationale Verbindungslinie zwischen St. Gotthard- und Simplonbahn zu erlangen.

Fano-Sa. Barbara. Der Obere Rath hat den Bauentwurf für diese 41 km lange Bahn genehmigt.

Bari-Locorotondo. Die Abordnung der Provinz Bari hat den Vertragsentwurf genehmigt und ist derselbe Mitte Februar zum Abschluss gelangt, unter Bestellung einer Sicherheit von 125 000 L. Das Haus Armstrong in London hat die Verpflichtung zum Beschaffen des Anlagekapitals im Betrage von 10 000 000 L. übernommen.

Aus Afrika.

Aegypten.

In einigen Monaten wird in Aegypten der Bau von 120 km Eisenbahnen mit 32 Brücken zur Ausschreibung gelangen. Während der letzten 15 Jahre sind nach Mittheilung des „Journal des transports“ von Aegypten für Eisenbahnlieferungen und -Bauten wenigstens 100 Millionen Mark ins Ausland gegangen und zwar je 15 % nach England und Deutschland, dagegen 70 % nach Belgien und Frankreich gemeinsam.

Senegalgebiet.

In Anbetracht der ungeheuren Menschenverluste beim Bau der Kongobahn wird in Französischen Zeitschriften auf den Bericht des internationalen Eisenbahnkongresses in Petersburg über die Frage, betreffend den Bau von Eisenbahnen in neuen Ländern, hingewiesen. Danach hat die „Société de construction des Batignolles“, welche die Eisenbahn Dakar-Saint Louis (264 km) herstellte, die verderbenbringende Einwirkung des tropischen Klimas auf die Bauarbeiter auf folgende Weise überwunden: 5 von 6 der ersten Beamten, die sie nach dem Senegal schickte, waren durch das 1881 und 1882 herrschende gelbe Fieber hingerafft worden; gleichwohl wurden die Arbeiten im November 1882 begonnen, und zwar mit einem weissen Personal von 2 200 Ingenieuren, Beamten und namentlich Italienischen Arbeitern, die man alljährlich 6—7 Monate nach Afrika schickte und dann während der Regenzeit bis zur Wiederaufnahme des Baues heimführte. Auf diese Weise verlor man nur 25 von 2 200 Mann.

Sobald aber der Betrieb begann, änderten sich diese Zahlen, weil es schwierig war, längs der Bahn angemessene Wohnungen zu schaffen und weil man die Arbeit von 10 Uhr Vormittags bis 2 Uhr Nachmittags nicht, wie es das Klima fordert, einstellen konnte. Trotz häufiger Beurlaubungen und einer grossen Zahl von Aerzten haben Krankheit, Tod und Heimsendung bis 62 % des Europäischen Beamtenstandes dem Dienst entzogen; im Jahre 1887 erreichte die Sterblichkeit 8,5 % und die endgültigen Heimsendungen 16 %, zusammen also ein Viertel. Angesichts dieser trostlosen Ergebnisse hat die Gesellschaft das Verfahren geändert und sucht jetzt ihre Beamten aus den Eingeborenen zu ergänzen, sodass heute von 700 Angestellten 600 Farbige sind.

Algerien.

Am 21. Februar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend Genehmigung 1. der mit der Bona-Gelmagesellschaft vereinbarten Aenderung der Konzessionsverträge, und 2. des zwischen der Tunesischen Regierung und der genannten Gesellschaft über die Anlage von neuen Bahnen geschlossenen Vertrages.

Ueber den Entwurf der Lokalbahn Konstantine-Wed-Athmenia ist in den betheiligten Gemeinden Konstantine, Ain-Smara, Wed-Segaïn und Wed-Athmenia die öffentliche Abstimmung eröffnet worden.

Aus Süd- und Mittelamerika.

Peru.

Die zum Zweck der Regelung der Peruanischen Staatsschuld gebildete Peruvian Corporation hatte in dem am 30. Juni 1893 beendeten Betriebsjahre nicht so günstige Ergebnisse, als es der Anfang der Unternehmung erwarten liess, weil auch in Peru die Geschäftslage unter schwerem Druck stand und die Landesmünze unter solchen Umständen entwerthet war. Nach Verzinsung der Schuldverschreibungen und Bestreitung der übrigen Lasten verblieb der Gesellschaft ein Reinertrag von 27 681 £, der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre auf 89 625 £ erhöhte; da aber das in Peru erforderliche Anlagekapital nicht durch Ausgabe von Schuldverschreibungen beschafft werden kann, hat die am 18. Dezember 1893 abgehaltene Hauptversammlung auf Vorschlag des Verwaltungsrathes von einer Gewinnvertheilung Abstand genommen.

Nach Abzug der Wechselverluste ergab der Reinertrag der Eisenbahnen und Dampfer 1892/93 749 018 Soles gegen 972 824 S. in 1891/92 und 575 275 S. in 1890/91. Die Ergebnisse der einzelnen Bahnen stellten sich folgendermaassen:

Die Centralbahn hatte eine Betriebseinnahme von 109 434 £, eine Ausgabe von 85 194 £ und einen Ueberschuss von 24 240 £. Diese Bahn ist jetzt bis Oroya vollendet und dem Betriebe übergeben, so dass ein direkter Verkehr zwischen der Küste und dem Innern ermöglicht ist. Die Baurechnung des Unternehmers beläuft sich auf 382 911 £ und ist durch Schuldverschreibungen gedeckt worden. Infolge der Silberentwerthung musste die Ausbeutung der zahlreichen im Verkehrsgebiet der Centralbahn gelegenen Silbergruben vertagt werden, doch hofft man besonders in Weizen und Vieh andere Frachten zu finden.

Bei der Südbahn belief sich die Einnahme auf 130 048 £, die Ausgabe auf 77 864 £ und der Ueberschuss auf 52 184 £. Diese Bahn reicht jetzt bis Sicuani, hat sich also um die Strecke Santa Rosa-Sicuani vermehrt. Neuerdings sind Verträge wegen Ausbeutung der Kupfergruben von Corocoro und am Desaguaderofluss abgeschlossen worden, so dass eine Zunahme des Verkehrs zu erwarten steht.

Auf dem Titicacasee ist ein neuer Dampfer, der „Coya“, sowie ein neuer Bagger in Dienst gestellt worden. Der Dampfschiffsverkehr auf dem Desaguaderofluss ist von der Gesellschaft erst seit 1. Oktober 1892 eingerichtet worden; die Hebung des Geschäftsverkehrs, sowie die Verbesserung des Fahrwassers lassen günstigere Ergebnisse erwarten. Für die Titicacadampfer betrug im letzten Jahre die Einnahme 12 195 £, die Ausgabe 8 505 £ und der Ueberschuss 3 690 £; bei den Desaguaderodampfern stellte sich in 9 Monaten die Einnahme auf 2 816 £, die Ausgabe auf 2 274 £ und der Ueberschuss auf 542 £.

Die Trujillo-Eisenbahn hatte eine Einnahme von 26 404 £, eine Ausgabe von 12 750 £ und einen Ueberschuss von 13 654 £. Der Verkehr dieser Linie hat nicht nur unter der gedrückten Geschäftslage, sondern auch unter der Verzögerung der Zuckerrohrernte gelitten; die letzten Ergebnisse sind indessen günstiger und die Pflanzungen zeigen eine gute Entwickelung. Die geplante Verlängerung nach den Pflanzungen Tulape und Casa Grande (6 km) konnte noch nicht gebaut werden, weil die Verständigung mit den Pflanzern über die Tarife auf Schwierigkeiten stösst.

Bei der Eisenbahn Pacasmayo-Guadalupe betrugen die Einnahmen 8 205 £, die Ausgaben 6 930 £ und der Ueberschuss 1 275 £. Wenn auch der Reinertrag eine Zunahme gegenüber dem Vorjahre aufweist, so sind doch die Betriebseinnahmen noch wenig befriedigend.

Die Eisenbahn Pisco-Yca, welche an Schreitmüller verpachtet bleibt, ergab eine Pacht von 2 785 £; diese Summe ist nur um 693 Soles geringer als im Vorjahre, und zwar lediglich infolge des Wechselverlustes.

Bezüglich der Eisenbahn Payta-Piura, die eine Pacht von 1 940 £ ergab, ist es der Körperschaft endlich gelungen, mit dem Pächter Blume eine Vereinbarung zur Ausführung des Vertrages zu treffen, den Blume 1889 mit dem Ausschuss der Peruanischen Staatsgläubiger geschlossen hatte. Nach dieser Vereinbarung bildet sich unter dem Namen „Payta to Piura railway company, limited“ eine Gesellschaft, die von ihrem auf 100 000 £ festgesetzten Grundkapital 45 000 £ der Peruvian Corporation übergibt. Letztere überlässt dafür der neuen Gesellschaft, um die auf der Bahn und anderen Vermögensstücken ruhenden Lasten abzulösen, 80 000 £ in Schuldverschreibungen, welche erste Hypothek auf die fragliche Bahn erhalten sollen. In dem am 31. Dezember 1892 beendeten Betriebsjahre beliefen sich die Einnahmen auf 174 000 Soles, die Ausgaben auf 97 694 S. und der Ueberschuss auf 76 305 S.; der Verkehr beginnt also lohnend zu werden.

Die Chimbote-Eisenbahn, bei der ein Fehlbetrag von 86 £ entstand, ist an Haines & Cie. verpachtet; der Pachtvertrag läuft am 30. Juni 1894 ab, wird aber wahrscheinlich erneuert werden.

San Domingo.

Durch Gesetz vom 24. März 1893 ist der „San Domingo Improvment Company“ in Newyork (Grundkapital 2 Millionen Dollar) u. a. der Bau und Betrieb der Centraldominikanischen Eisenbahn übertragen und die Ausnutzung von Ländereien längs der Bahn überlassen worden.

Mexiko.

In der dem Staatshaushalt für 1894/95 vom Finanzminister beigegebenen Begründung ist über die Finanzbeziehungen zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften folgendes bemerkt: Zwischen dem Minister und der Mexikanischen Nationalbahngesellschaft ist ein Abkommen, betreffend die der Gesellschaft übergebenen Schatzanweisungen, vereinbart worden. Nach dem ursprünglichen Vertrage sollten auf die Tilgung dieser Schatzanweisungen 6 % der Einfuhrzölle verwendet werden; diese Zuweisung von mehr als 1 Million jährlich für eine Schuld, die bereits auf weniger als 40 Millionen ermässigt ist, erschien übertrieben. Der Finanzminister hat daher, ohne indessen die Zukunft zu überbürden, diese Last zu erleichtern versucht und im Einvernehmen mit der Eisenbahngesellschaft den auf die Tilgung entfallenden Theil von 6 % auf 2 % ermässigt. Ausserdem wird von den 3 % der Zolleinnahmen, welche der Interozeanischen und der Eisenbahn Izucar de Matamoros-Acapulco zugewiesen sind, nur die erforderliche Summe entnommen werden, um die kilometrische Beihilfe von 2 400 D. für die bereits gebauten 20 km zu bestreiten, also im ganzen 48 000 D.

Ignacio Cevallos hat die Konzession für eine im Bundesbezirk gelegene Eisenbahn von Mexiko über Chapultepec, Tacubaya, den Friedhof Dolores, die Validesmühle, die Belemmühle und Santa Fé nach Las Cruces erhalten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung am 13. Februar führte in Vertretung Herr General Golz den Vorsitz. Herr Ingenieur Pohlig aus Köln hielt einen durch zahlreiche Zeichnungen unterstützten Vortrag über Drahtseilbahnen. Wir erfahren zunächst die bis jetzt wenig bekannt gewesene Thatsache, dass bereits im Jahre 1640 beim Bau der Festungswerke von Danzig eine Seilbahn seitens des bauausführenden Holländischen Ingenieurs angewendet worden ist. Zur richtigen Geltung sind indessen die Seilbahnen erst mit Erfindung des Drahtseiles gekommen und datiren die Anfänge aus dem Jahre 1834. Es ist erklärlich, dass für die Konstruktion verschiedene Systeme zur Einführung gelangten, doch hat von diesen das Deutsche System einen unerwarteten Aufschwung genommen und die Englische Konstruktion überflügelt. Jetzt können Einzellasten von 4—500 kg anstandslos transportirt werden, ja, in einem Einzelfall ist die Einzellast auf 1 000 kg bemessen. In zehnstündiger Arbeitszeit können 800—1000 t bewegt werden. Die Länge der Drahtseilbahnen ist zum Theil erheblich. Die längste jetzt ausgeführte Drahtseilbahn hat 32 km. Seit 1875 sind allein in Deutschland und Oesterreich über 1 800 Drahtseilbahnen ausgeführt. Die Bahnen haben den Vorzug billiger Bau- und Betriebskosten und sind zur Ueberwindung von Terrainschwierigkeiten geeigneter als alle anderen Bahnsysteme. Mit Recht wird der Herstellung der Trageseile die grösste Aufmerksamkeit gewidmet. Die Seile haben in der Regel 30 mm Durchmesser und bestehen aus 19 Drähten. Die Bruchfestigkeit ist bei normalen Spannweiten 60 kg. Bei aussergewöhnlichen Spannweiten wird auch Material von 120—150 kg Bruchfestigkeit auf den Quadratmeter verwendet. Die Fabrikationslängen der Seile sind 150 m, bei der Montage wird der Durchgang der Spannweiten so bemessen, dass für die grössten auftretenden Spannkräfte noch fünffache Sicherheit besteht. Für die Stützen empfiehlt sich eine Eisenkonstruktion. Eine 10 m hohe Stütze wiegt etwa 1 000 kg. Die gewöhnliche Spannweite ist 50—60 m, es kommen indessen auch Spannweiten bis 500 m vor. Eine Drahtseilbahn gewöhnlicher Art von 2—4 km Länge kostet etwa 20 000 ℳ für das Kilometer.

Herr Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Bathmann gab sodann eine genaue Mittheilung über die in der Nacht vom 10. zum 11. Februar erfolgte Zerstörung des Wellblechdaches der Bahnsteighalle auf dem hiesigen Stettiner Bahnhofe durch Sturm. Der Wind blies durch die 37,66 m weite und 13,8 m hohe Oeffnung unter der Hallenabschlussschürze, staute die Luftmassen in der Halle an, bis ein neu aufgetretener Sturmstoss in derselben Richtung die bereits unter Druck befindlichen Luftmassen in der Nähe der Einströmungsöffnung plötzlich nach oben trieb, hier zunächst das Stauchen eines Theiles des Wellblechs nach oben unter theilweiser Loslösung aus den Heftverbindungen und dann das Abheben der Wellblechdecke bewirkte. Es sind 880 qm Wellblechfläche zerstört. Das verzinkte Blech wiegt 9 kg auf das Quadratmeter. Die Hefterbefestigung war die übliche, wie solche beispielsweise auch in Frankfurt a. M. angewendet ist. In der Sturmnacht ist eine aussergewöhnliche Windgeschwindigkeit gemessen. Die Seewarte in Hamburg hat 41 m auf die Sekunde festgestellt, während sonst für Sturm 30 m als Maximum angenommen werden. Die traurigen Folgen der Zerstörung, d. i. die Verletzung des Stationsvorstehers, welcher im Seitenflügel neben dem Hallendach seine Dienstwohnung hat, sind bekannt. Das aufgerollte, auf das Dach des Seitenanbaues gestürzte Wellblech ist nur die mittelbare Veranlassung dabei gewesen, die unmittelbare war der Einsturz eines von der Wellblechmasse getroffenen 4 m hohen Schornsteines der Luftheizung.

Nachdem Herr Regierungsrath Sarre noch eine ausführliche Mittheilung über einen hydraulischen Prellbock gegeben hatte, wurde in üblicher Abstimmung Herr Ingenieur du Bois-Reymond als einheimisches Mitglied des Vereins aufgenommen.

Urtheile.

v. O. **Versicherungspflicht eines von einem Eisenbahn-Stationsvorstande mit dem Abtragen von Avisbriefen beschäftigten Boten.** Das Reichs-Versicherungsamt hat kürzlich über diesen Fall sich dahin ausgesprochen: „Ein von dem Stationsvorstande einer kleinen Eisenbahnstation mit dem Abtragen von Avisbriefen (Benachrichtigungen über die Ankunft von Gütern) beschäftigter Bote gilt als ein Arbeiter der Eisenbahnverwaltung und ist somit versicherungspflichtig; denn, soweit er von der Eisenbahnstation mit diesem Abtragen beschäftigt war, ist er nicht Arbeiter oder Gehilfe der Empfänger; diesen gegenüber befand er sich nicht in einer derartigen persönlichen und wirthschaftlichen Abhängigkeit, wie sie für den Begriff des Arbeitsverhältnisses im Sinne des § 1 Nr. 1 des Inval.- u. Altervers.-Ges. wesentlich ist; wohl aber war er in dieser Eigenschaft ein Arbeiter der Eisenbahnverwaltung. Darauf deutet schon der Umstand hin, dass, wie § 68 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen vom 15. November 1892 vorschreibt, die Bahnverwaltung, falls sie das angekommene Gut dem Empfänger nicht in seiner Behausung zuführt, ihrerseits verpflichtet ist, demselben über die Ankunft Nachricht zu geben. Kläger verrichtete somit im Auftrage der Bahnverwaltung eine Thätigkeit, welche zu den Obliegenheiten der letzteren gehörte; hierzu kommt, dass er für die Ausführung der einzelnen Aufträge eine von dem Stationsvorsteher festgesetzte Vergütung erhielt. Dass ihm die betreffenden Beträge anstatt von der ihm gegenüber zunächst zur Zahlung verpflichteten Eisenbahnverwaltung von den Empfängern der Avisbriefe, die nach § 68 a. a. O. die Kosten der Benachrichtigung zu tragen haben, ausbezahlt wurden, ist ohne Belang. Im übrigen ist auch Kläger fast ausschliesslich von dem Stationsvorstande als Bote verwendet worden; er gehörte mithin nicht zu denjenigen Boten, welche ihre Dienste jedermann zur Verfügung stellen, ohne zu ihren Auftraggebern in ein wirthschaftliches und persönliches Abhängigkeitsverhältniss zu treten." („Amtl. Nachr." S. 102).

Bücherschau.

Bering, Die Rechte an öffentlichen Wegen vom Standpunkte des Preussischen Allgemeinen Landrechts, des Gemeinen Rechts, der Hannoverschen Wegegesetze und der Wegeordnung für die Provinz Sachsen. Berlin 1894. Verlag von Franz Vahlen. Ladenpreis 3,50 ℳ. Die Wegeordnung für die Provinz Sachsen, welcher in vielen Beziehungen die vortreffliche, jetzt noch gültige Wegegesetzgebung des vormaligen Königreichs Hannover als Vorbild gedient hat, enthält, wie der Verfasser der uns vorliegenden Abhandlung, Herr Geheimer Regierungsrath Bering, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover in dem Vorwort zu derselben hervorhebt, „eine Menge von Rechtsgrundsätzen, welche in sehr wesentlichen Punkten Streitigkeiten über die Rechte an öffentlichen Wegen zu beseitigen geeignet sind." Herr Bering beleuchtet diese Grundsätze in seiner Schrift eingehend und trägt dadurch zur Klärung der Rechtsanschauungen wesentlich bei, welche namentlich bezüglich der Rechte der einzelnen an öffentlichen Wegen nicht blos unter der grossen Masse der Interessenten, sondern auch bei den Verwaltungs- und Gerichtsbehörden bis in die neueste Zeit geherrscht und Rechtsunsicherheit hervorgerufen hat. Die Abhandlung stellt sich daher als ein Handbuch dar, das für Eisenbahn-, Provinzial- und Kommunalverwaltungen wie für die Bezirks- und Kreisausschüsse, nicht minder für Richter und Anwälte zur Beurtheilung des gegenwärtigen Standes der Wegegesetzgebung sehr geeignet ist. Die Rechtsprechung der höchsten Gerichtshöfe über den behandelten Rechtsstoff ist eingehend berücksichtigt, indem die bis in die neueste Zeit fallenden Entscheidungen des Reichsgerichts wie des Ober-Verwaltungsgerichts möglichst genau und ihrem Wortlaut nach wiedergegeben sind.

K. Wandel, Rechtsanwalt am Königlichen Landgericht in Essen, **Das Patentgesetz vom 7. April 1891 und das Gesetz, betreffend den Schutz von Gebrauchsmustern vom 1. Juni 1891** mit Ausführungsvorschriften, erläuternden Anmerkungen und Sachregister. Berlin 1894. Verlag von Franz Vahlen. Preis 1,60 ℳ (Zweite, neubearbeitete Auflage.) Wir haben die erste Auflage

dieses Kommentars zum Patentgesetz in Nr. 74 S. 720 Jahrgang 1891 d. Ztg. anerkennend besprochen. Auch diese zweite umgearbeitete Ausgabe verdient empfohlen zu werden.

Personalnachrichten.

Präsident v. Schlierholz.

Mit dem 1. April d. J. trat, wie wir bereits mittheilten, der Vorstand der Bauabtheilung der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen v. Schlierholz in den Ruhestand. Derselbe hat nahezu die ganze Entwickelung des Württembergischen Eisenbahnwesens miterlebt und dabei viele Jahre in leitender Stellung mitgewirkt. Geboren am 22. Dezember 1817 in Biberach, erhielt v Schlierholz seine theoretische Ausbildung für das Baufach in Stuttgart und München und bestand die Staatsprüfung im Jahre 1842. Seine erste feste Anstellung erfolgte nach mehrjähriger Beschäftigung bei der Hochbauverwaltung am 15. Oktober 1845 als Eisenbahnbauinspektor. Nachdem v. Schlierholz bis zum Jahre 1854 nacheinander die Vorstandsstelle der Eisenbahnbauämter Göppingen, Oerlingen in Ulm und Maulbronn bekleidet und als stellvertretender Oberingenieur bei dem Bau des Enzviadukts bei Bietigheim mitgewirkt hatte, übernahm er das Bezirksbauamt Reutlingen mit dem Hochbaureferat bei der dortigen Kreisregierung und leitete im Nebenamt von 1861-1864 das Eisenbahnbauamt Reutlingen. Auch hielt er an der Universität Tübingen von 1862-1865 Vorlesungen über die gesammte Baukunde. Im Jahre 1865 wurde er zum Baurath bei der früheren Eisenbahnbaukommission befördert, 1872 ward er Oberbaurath, erhielt dann 1887 den Titel eines Baudirektors, und 1891 erfolgte seine Ernennung zum wirklichen Direktor und Vorstand der Bauabtheilung der Generaldirektion. Als Oberingenieur hat v. Schlierholz über 300 km Bahnen ausgeführt; dieselben erstrecken sich von Ulm über Ehingen nach Sigmaringen und von dort nach Tuttlingen und Immendingen, wie über Hechingen nach Tübingen; sodann von Herbertingen über Aulendorf nach Isny und Wangen und von Altshausen nach Pfullendorf. Ausserdem liegen noch Entwürfe für weitere Eisenbahnverbindungen von ihm vor.

Längere Zeit war v. Schlierholz Mitglied des technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und Mitglied des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn als Vertreter Deutschlands.

In den Jahren 1876—1888 vertrat er den Oberamtsbezirk Tettnang in der Württembergischen Abgeordnetenkammer. Mehrere Städte und Vereine, darunter der Württembergische Verein für Baukunde, dessen langjähriger, verdienter Vorstand er war, ernannten ihn zum Ehrenbürger bezw. Ehrenmitglied. Seine Verdienste wurden von dem Landesherrn wiederholt durch Verleihung hoher Orden anerkannt, wie denn auch sein Uebertritt in den Ruhestand unter der Verleihung des Titels und Ranges eines Präsidenten erfolgte. v. Schlierholz hat bis in die neueste Zeit eine emsige Thätigkeit entfaltet; durch seine sichere Amtsführung, vereint mit mildem Wesen, erwarb er sich überall eine hohe Werthschätzung. Zeugniss hiervon gab die allgemeine Theilnahme an seinem im Jahre 1892 gefeierten fünfzigjährigen Dienstjubiläum. Insbesondere auch die jüngeren Techniker, denen er in harter Zeit mit seinem Rathe stets gern zur Seite stand, werden ihm ein treues Andenken bewahren. So kann v. Schlierholz bei seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst auf ein an Arbeit, aber auch an Erfolgen reiches Leben zurückblicken. Möge es ihm vergönnt sein, noch eine Reihe von Jahren in ungeschwächter Rüstigkeit sich der Ruhe zu erfreuen. („Centralblatt für Bauverwaltung.")

Verschiedenes.

Ergebniss der Preisausschreibung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

Es sind eingegangen über:

a) „Ursachen der periodischen Wagennoth und Mittel zu ihrer Behebung", elf Manuskripte.

b) „Welche Betriebsart wäre für die Wiener Stadtbahn zu empfehlen?", zwei Manuskripte.

Zu a) wurde die mit dem Motto „Vexato quaestio" bezeichnete Arbeit einstimmig als die beste befunden und ihr der Preis von 100 Kronen zuerkannt. Ebenso einstimmig erkannten die Preisrichter als einer ehrenvollen Erwähnung werth die zwei Arbeiten unter den Mottos: „Quidquid agis, prudenter agas" und „Gezählte Silben".

Zu b) konnte keiner der zwei Bearbeitungen der ausgeschriebene Preis zuerkannt werden.

Als Verfasser der prämiirten Arbeit mit dem Motto: „Vexato quaestio" ergab sich der Herr Ingenieur Anton Braun, Inspektor der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Die Verkehrsstörung auf der Strecke Ottmachau - Heinersdorf ist seit dem 29. d. Mts. beseitigt.

Breslau, den 30. März 1894. (755)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 wird der Nachtrag VII zum **Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau** eingeführt. Derselbe enthält:

a) Aenderungen zu II A, besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung und zu II B, besondere Tarifvorschriften, sowie Aenderung und Ergänzung der besonderen Bestimmungen unter II D;

b) anderweite Entfernungen und Frachtsätze für Berlin, Central-Markthalle und neue Entfernungen für Altraden, Klapaten, Naujeningken, Pischnitz, Pritzig, Rautenberg und Schorellen des Direktionsbezirks Bromberg;

c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 A für Getreide etc. und 3 für Holz infolge Aufnahme vorbezeichneter Stationen;

d) Aufhebung von Frachtsätzen in den Ausnahmetarifen 6, 7 und 8 für Eisen und Stahl etc. des Spezialtarifs I und II nach Eydtkuhnen loco und trans. und für den Verkehr von Antonienhütte, Station des Bezirks Breslau, nach Stationen des Bezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn. Die Frachtsätze von Antonienhütte bleiben noch bis zum 1. Juli 1894 in Kraft;

e) Ergänzungen etc. zu den Ausnahmetarifen 16 für Salz aller Art, 23 für Düngemittel, Erde usw. und 24 für Giesserei-Roheisen, sowie die vom 15. Januar d. J. ab gültigen Ausnahmetarife 22 A für Düngekalk und 23 A für Düngemittel: rohe Kalisalze usw.;

f) Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zu beziehen.

Bromberg, den 21. März 1894. (756)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Für die in der Zeit vom 1. Juni d. J. bis Ende Mai 1895 an einen Empfänger in Bayern zu liefernden Mindestquanten von 200 000 t Steinkohlen, Koks und Briquettes in Wagenladungen werden nach geliefertem Nachweis folgende Ausnahmefrachten angewandt: von Gustavsburg nach Aschaffenburg loco 0,23 *M* und nach Aschaffenburg transit 0,20 *M* für 100 kg bezw. die Differenz gegen die erhobene Mehrfracht erstattet.

Mainz, den 28 März 1894. (757)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. April kommen Ausnahmefrachtsätze 1. für Cement zwischen Budenheim, Ingelheim und Ludwigshafen und 2. für Mineralölrückstände (Destillationsrückstände von Rohpetroleum) von Godramstein nach Aschaffenburg, Bingen, Darmstadt, Frankfurt H. L. B., Frankfurt Ostbhf., Frankfurt-Sachsenhausen, Gernsheim, Mainz und Worms zur Einführung. Nähere Auskunft geben die betreffenden Stationen und unser Tarifbüreau.

Mainz, den 28. März 1894. (758)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Main - Neckarbahn - Pfälzischer Güterverkehr. Für den Verkehr von Godramstein nach Darmstadt und Frankfurt a/M. tritt für die Beförderung von Mineralölrückständen usw. in Wagenladungen mit Wirkung vom 1 April d. J. ab ein Ausnahmetarif in Kraft.

Näheres bei den genannten Abfertigungen.

Darmstadt, den 27. März 1894. (759)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Südwestdeutscher Verband. Die im Verkehr zwischen den Stationen der Badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Main-Neckarbahn und der Station Mannheim-Neckarvorstadt der Hessischen Ludwigsbahn andererseits eingeführte Ermässigung von $^1/_3$ der Fracht wird für Sämereien, Futter- und Düngemittel noch bis Ende Juni l. J., für Streumittel dagegen noch bis Ende August l. J. bewilligt.

Karlsruhe, den 28. März 1894. (760)

Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

3. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1894 ab.
Mittel-Europäische Zeit. (M. E. Z.)

Berlin-Schiessplatz. — Schiessplatz-Berlin.

Entfernung km	1. II u. III. Kl. Ank.	1. Abf.	3. II. u. III. Kl. Ank.	3. Abf.	5. II. u. III. Kl. Ank.	5. Abf.	Stationen	Entfernung km	2. II. u III. Kl. Ank.	2. Abf.	4. II u. III. Kl. Ank.	4. Abf.	6. II u. III Kl. Ank.	6. Abf.
0,0		6.53	—	1.00	—	5.25	Berlin (Milit. Bhf.)	45,5	7.39	—	12.36	—	4.56	—
7.5	7.05	7.06	1.12	1.13	5.38	5.41	Marienfelde	38,0	7.26	7.27	12.23	12.24	4.40	4.43
14.5	7.16	7.17	1.23	1.24	5.52	5.54	Mahlow	31.0	7.15	7.18	12.12	12.13	4.27	4.29
22 0	7.27	7.28	1.34	1.35	6.05	6.06	Rangsdorf	23.5	7.03	7.04	12.00	12.01	4.14	4.15
30 5	7.40	7.42	1.47	1.49	6.19	6.22	Zossen	15.0	6.49	6.51	11.46	11.48	3.57	4.01
35.0	7.48	7.49	1.56	1.57	6.30	6.31	Mellen	10,5	6.41	6.42	11.38	11 39	3.48	3.49
37 5	7.54	7.57	2.02	2.04	6.36	6.40	Rehagen-Clausdorf	8,0	6.35	6.37	11.31	11.34	3.38	3.42
40 0	8.02	8.05	2.09	2.11	6.45	6.49	Sperenberg	5,5	6.28	6.30	11.23	11.26	3.29	3.33
45 5	8.13	—	2.19	—	6.58	—	Schiessplatz	0 0	—	6.20	—	11.15	—	3.20

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (761 J)

Güterverkehr Fortsetzung.

Am 1. April 1894 kommt für den Viehverkehr zwischen Stationen der K. Bayer. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits ein direkter Tarif zur Einführung, welcher vom Materialdepot der unterfertigten Generaldirektion um den Preis von 50 ₰ für das Stück bezogen werden kann.

München, im März 1894. (762)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Verkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr der Nachtrag 12 herausgegeben, welcher neue bezw. anderweite Tarifkilometer, Ausnahmetarife für Kali und Kalk zum Düngen, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag kann bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 24. März 1894. (763)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehre Hannover-Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) und Elberfeld. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. kommen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 6 bezw. 15 zur Einführung, welche neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen auch direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu in die Verkehre einbezogenen Stationen Gladenbach, Lohra, Niederwalgern und Weidenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover enthalten. Letztere treten jedoch erst dem mit Tage der Betriebseröffnung auf diesen Stationen in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 27. März 1894. (764)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Verkehr Altona-Oldenburg. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr der Nachtrag 10 herausgegeben, welcher neue bezw. anderweite Entfernungen für Grabstede, für Bockhorn und für Westerland und Keitum auf der Insel Sylt, Ausnahmetarife für Kali und Kalk zum Düngen, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen enthält.

Der Nachtrag kann von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 29. März 1894. (765)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehre Hannover- bezw. Oldenburg-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. kommen zu den Gütertarifen für die oben bezeichneten Verkehre die Nachträge 11 bezw. 10 zur Einführung. Durch dieselben werden u. a. die am 15. Januar 1894 in den Binnen- und Wechselverkehren der Preussischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) auch auf den Verkehr der Warstein-Lippstadter und der Farge-Vegesacker Eisenbahn bezw. der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits ausgedehnt.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die neu in den Tarif Hannover-Breslau einbezogenen Stationen Gladenbach, Lohra, Niederwalgern und Weidenhausen des Direktionsbezirks Hannover treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf denselben in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 27. März 1894. (766)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April d. J. wird an Stelle des Tarifs vom 1. April 1891 ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr des diesseitigen Direktionsbezirks und für den Verkehr mit der Eisern-Siegener Eisenbahn eingeführt. Der seitherige Ausnahmetarif G für die Beförderung von Eisenerz usw. ist in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommen worden, weil für die fraglichen Verkehrsbeziehungen in den Ausnahmetarifen 5a bezw. 5b gleich hohe oder noch niedrigere Frachtsätze bestehen und im übrigen die fernere Benutzung des ersterwähnten Ausnahmetarifs ausgeschlossen erscheint. Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs G von Grevenbrück nach Geisweid, welcher um 2 ℳ für 10 000 kg niedriger ist wie derjenige des Ausnahmetarifs 5b, bleibt noch bis einschliesslich den 12. Mai d. J. in Gültigkeit.

Der neue Tarif ist zum Preise von 1,40 ℳ käuflich zu haben.

Elberfeld, den 29. März 1894. (767)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den direkten Verkehr zwischen der Ermsthalbahn (Metzingen-Urach) und den übrigen Deutschen Bahnen treten am 1. April dieses Jahres im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Stuttgart, den 24. März 1894. (768)
Generaldirektion.
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April cr. tritt der Nachtrag 16 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für rohe Kalisalze und Düngekalk, Einbeziehung der Stationen der Saalbahn in den Ausnahmetarif 5 für bestimmte Düngemittel etc., Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen (Theil II) und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. März 1894. 769
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Elberfeld, Hannover, Köln (rechtsrh.)-Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. April 1894 werden die Stationen Tegel und Wolgast als Empfangsstationen in die in den Staatsbahnverkehren Elberfeld-, Hannover-, Köln (rechtsrh.) -Berlin bestehenden Ausnahmetarife für Giesserei - Roheisen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 31. März 1894. (MG 770)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer, Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischer und Sächsisch-Ungarischer Verbandsgüterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten ausser Kraft:

1. Die vom 15. November/1. Dezember 1893 an bis auf weiteres gültigen provisorischen Ausnahmetarife für die Beförderung von Futtermitteln (Mais,

Kleie etc.) des Sächsisch-Oesterreichischen und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands nebst Nachträgen I vom 1. Januar 1894.

2. Die auf Widerruf durch die Nachträge I und II des Sächsisch-Ungarischen Verbandsgütertarifs Heft 2 und 3 vom 1. Oktober 1893 eingeführten Frachtsätze desselben provisorischen Ausnahmetarifs.

Für diese Futtermittel werden daher vom oben angegebenen Tage an wieder die vor dem Inkrafttreten der provisorischen Ausnahmetarife gültigen Sätze angewendet und in einzelnen Fällen solche Sendungen gebrochen abgefertigt werden.

Etwaige weitere Auskünfte hierüber ertheilen die betheiligten Verbandsverwaltungen.

Dresden, den 1. April 1894. (771)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für die Beförderung von Mineralölrückständen von Rohpetroleum (Destillationsrückstände von Rohpetroleum) in Wagenladungen von 10000 kg von Godramstein nach Mannheim kommt mit Gültigkeit vom 1. April l. J. ein besonderer Ausnahmefrachtsatz zur Einführung.

Ferner treten mit dem gleichen Zeitpunkte für den Verkehr Mannheim transit Wasserweg nach und von St. Ingbert besondere Transitfrachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, 29. März 1894. (772)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. April 1894 gelangt zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 der Nachtrag XIII zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Pischnitz, Pritzig, Wiedersee und Zielen, und für die Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg: Deensen-Arholzen, Miesterhorst, Querum und Wenden.
Ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg: Braunschweig Hauptbahnhof, Braunschweig Ostbahnhof und Geest-Gottberg.
II. Kalitarif und Düngekalktarif.
III. Ausnahmetarife 14 und 15 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I bezw. II.
IV. Berichtigungen und Ergänzungen.

Druckstücke des Nachtrages sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 25. März 1894. (773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Bromberg-Erfurt. Am 1. April d. J. treten neue Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II bezw. für Eisen- und Stahlwaaren aller Art des Spezialtarifs I von verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Werra-Eisenbahn einerseits nach den Hafen- und Küstenstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg andererseits in Kraft.

Die seit dem 1. November v. J. bezw. 20. Januar d. J. bestehenden Ausnahmetarifsätze für die obigen Artikel werden hierdurch aufgehoben.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. März 1894. (774)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zu Theil II des Lokal-Gütertarifs für die normalspurigen Linien in Kraft, der eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften sowie Aenderung und Berichtigung des Nebengebührentarifs enthält. Die erhöhten Gebührensätze für Abstempelung der nicht für Rechnung der Eisenbahnverwaltung gedruckten internationalen Frachtbriefformulare finden erst vom 15. Mai d. J. an Anwendung.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Güter-Expeditionen bezogen werden.

Dresden, am 29. März 1894. (775)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Die auf Seite 13 des Tarifnachtrags IV unter Ziffer 2 vorgesehene Bestimmung, betreffend die Frachtberechnung für Dünger etc. wird wie folgt abgeändert:

2. Der Frachtberechnung sind die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die nachstehend aufgeführten Frachtsätze, zu welchen im Verkehre mit den Bayerischen Lokalbahnstationen der gleiche Lokalbahnzuschlag wie im Spezialtarif III (Seite 7 des Nachtrags III) tritt, zu Grunde zu legen.

Der folgende Absatz: „Frachtsätze für 100 kg usw.“ ist zu streichen.

Insoweit hierdurch für einzelne Stationen Tariferhöhungen eintreten, bleiben die gegenwärtigen Frachtsätze noch bis Ende Mai d. J. in Kraft.

Erfurt, den 31. März 1894. (776)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April 1894 gelangen der Nachtrag III zum 1. Heft und der Nachtrag VI zum 5. Heft des Verbands-Gütertarifs zur Einführung. In denselben sind u. a. neue und veränderte Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphta, sowie für Getreide usw. von Ludwigshafen am Rhein und Mannheim enthalten. Im Nachtrag III zum 1. Heft ist ferner eine Uebersicht der Entfernungszuschläge für gewisse Stationsverbindungen enthalten, deren Verkehr nicht über den regelrecht über St. Ingbert führenden Weg bedient werden kann, wenn die Sendungen in grösseren, das für die Pfälzische Strecke Hassel-St. Ingbert vorgeschriebene Lademaass überschreitenden Wagen verladen sind. Kostenfrei.

Strassburg, den 30. März 1894. (777)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Binnen-Güterverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Am 1. April d. J. erscheint der Nachtrag XIV zum Gütertarif, welcher anderweite Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist. Soweit Erhöhungen gegenüber den seitherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis Ende Juni d. J. in Kraft.

Köln, den 29. März 1894. (778)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinischer Nachbar-Güter- und Kohlenverkehr. Am 1. April d. J. erscheinen die Nachträge II, XIV, XI, XII und XV zu den Heften 1–5 des Gütertarifs, sowie XI, XII, XIV und VIII zu den Kohlen-Ausnahmetarifen.

Dieselben enthalten u. a. neue bezw. anderweite Frachtsätze und Entfernungen für die Stationen Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Labbeck der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie für die Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn; Ausnahmefrachtsätze für Basalt usw. — nach Düsseldorf-Grafenberg und Crefeld Nord —, für Staubkalk — von Corbach —, für Düngekalk und Kalisalze zum Düngen; Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs H für Schwefelkies von Schwelm und Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis Ende Juni d. J. in Kraft.

Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen, bei welchen auch Abdrücke der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 29. März 1894. (779)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Elberfeld-Bromberg. Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif „Elberfeld-Bromberg“ der Nachtrag I in Kraft.

Er enthält im wesentlichen Ergänzungen des Kilometerzeigers durch Aufnahme der Station Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, sowie der Stationen Pischnitz, Pritzig und Wiedersee des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg.

Ferner sind in dem Nachtrag ermässigte Frachtsätze für Eisen etc. nach den Ostseehäfen, sowie neue Eisen-Ausnahmefrachtsätze für eine Reihe von Küstenstationen enthalten.

Der Nachtrag kann zum Preise von 30 ₰ von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 31. März 1894. (780)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. wird die Station Feudingen des diesseitigen Direktionsbezirks als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Eisenschlacken usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, den 31. März 1894. (781)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Italienischer Verkehr. In Theil I des Tarifs zu obenbezeichnetem Verkehre, gültig vom 1. Januar 1893, ist als Anmerkung b zu Ziffer V 3 des Artikels 2 (Seite 8 des Tarifs), betreffend die in der Schweiz seitens der Postverwaltung dem Eisenbahntransporte überlassenen Gegenstände, einzuschalten:

b) Sendungen von Hunden.

Die jetzige Anmerkung b (Geflügelsendungen aller Art usw.) erhält die Bezeichnung c und die jetzige Anmerkung c (Gegenstände, die schwer zu verpacken usw.) die Bezeichnung d.

Köln, den 31. März 1894. (782)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Direkte Güterverkehre von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die zweiten Nachträge zu den Ausnahmetarifen für

die obengenannten Güterverkehre herausgegeben.

Sie enthalten:

1. Aufhebung der bisherigen Frachtsätze für die Stationen Grevenbrück, Rummenohl (Ausnahmetarif 1), Wutha, Basel (Badische Staatsbahn und Reichsbahn), sowie für die übrigen Stationen der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, weil für diese Stationsverbindungen neue Frachtsätze durch den vom 1. April d. J. gültigen 5. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Verbands-Gütertarif — Theil IV — eingeführt sind, die auch nach Eydtkuhnen tr. bezw. Grajewo tr. Anwendung finden. Insoweit die bisherigen Frachtsätze billiger sind, treten sie erst vom 1. Juni 1894 ausser Kraft.
2. Ergänzungen der Einführungs- und besonderen Bestimmungen sowie der Anwendungsvorschriften.
3. Neue besondere Bestimmungen.
4. Frachtsätze für die schon früher aufgenommenen Stationen Doos, Schweinfurt (C.-Bahnhof) und Radolfzell.
5. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Bodenbach und Tetschen der Sächs. Staatsbahn, Grossenbaum (E. D. B. Köln r.) nach Eydtkuhnen und nach Grajewo; Rottenburg a. N. (Württembergische Staatsbahn) nach Eydtkuhnen. Frachtsätze für die schon früher aufgenommenen Stationen Dresden-Altst., Dresden-N., Dresden-Friedrichstadt, Freiberg i. Sachs. und Reichenberg (Sächs. Staatsb.) nach Grajewo.
6. Ausnahmefrachtsätze von den Stationen Alt-Münsterol und Basel der Elsass-Lothring. Reichsbahnen und Basel der Badisch. Staatsbahn für verschiedene Artikel mit Herkunft von Marseille und Lyon.
7. Berichtigungen zu den Haupttarifen und den I. Nachträgen.

Die II. Tarifnachträge können von den Verbandstationen bezogen werden.

Bromberg, den 24. März 1894. (783)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 3 und Theil III, Heft 3. Mit dem 1. Mai d. J. wird die Station Schlebusch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den im obenbezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen mit den für die Station Opladen (Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld) geltenden Entfernungen und Frachtsätzen einbezogen.

Breslau, den 2. April 1894. (784)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Italienischer Verband. Der Umstand, dass die Italienischen Frachtsätze der direkten Deutsch-Italienischen Gütertarife, welche in Italien in Noten beglichen werden können, bei Frachtzahlung in Deutschland in Goldfranken oder deren Kurswerth entrichtet werden müssen, hat für das verkehrstreibende Publikum den Nachtheil, dass es bei Frachtzahlung in Deutschland die Kursdifferenz zahlen muss.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass dieser Nachtheil vermieden werden kann, wenn die Sendungen nach Italien (soweit sie nicht dem Frankaturzwange unterliegen) in Ueberweisung und solche aus Italien in Frankatur abgefertigt werden.

Strassburg, den 21. März 1894. (785)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den Verkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Rheinisch - Westfälisch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. (Frachtsätze für Malz im Verkehre mit Jedlesee und Korneuburg.) Die im Nachtrage I zum Gütertarife Theil II, Heft 2 des obenbezeichneten Verbandsverkehres für Wien (Oe. N. W. B.) enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 b (Malz aller Art) gelten mit Wirksamkeit vom 15. April 1894 auch für den Verkehr mit den Stationen Jedlesee und Korneuburg der Oesterr. Nordwestbahn.

Hierbei sind die im Anhange zu dem vorstehend genannten Tarifhefte für Wien (Oe. N. W. B.) vorgesehenen Kursdifferenzen zu berücksichtigen.

Wien, am 31. März 1894. (786)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Möbel aus gebogenem Holz des Ausnahmetarifes Nr. 7 im Kartirungswege des Elbeumschlag - Tarifes für Oesterreich vom 1./1. 1893, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		bei Aufgabe von weniger als 5000 kg	10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Ernsdorf . .	a)	551 ₰	—
	b)	496 „	—
	c)	394 „	—
	d) u. e)	—	202 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag			
von Ernsdorf . .	a)	546 ₰	—
	b)	491 „	—
	c)	389 „	—
	d) u. e)	—	197 ₰
Nach Dresden-Elbkai			
von Ernsdorf . .	d)	—	224 ₰
	e)	—	238 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. März 1894. (787)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Hinausgabe neuer Tarife. Am 1. Mai 1894 treten neu umgearbeitete Tarife für den in rubro genannten Verband in Kraft, und zwar:

a) Tarif Theil II — Heft 1 für den direkten Güterverkehr zwischen den Deutschen Hafenstationen Altona, Brake, Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg B., Harburg H., Lübeck, Nordenham, Stettin, Swinemünde und Warnemünde einerseits und Stationen Oesterr. Bahnen andererseits;
b) Tarif Theil II — Heft 2 (Seehafen-Ausnahmetarif) für den unter a) bezeichneten Güterverkehr;
c) Anhang zum Tarif Theil II — Heft 1;
d) Anhang zum Tarif Theil II — Heft 2, enthaltend Kursdifferenzen.

Durch diese neuen Tarife werden die gleichnamigen Tarife vom 1./6. 1890 sammt ihren Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare werden demnächst bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, den 28. März 1894. (788)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Elbeumschlags-Verkehr. Für
a) Möbel aus gebogenem Holz zerlegt und Möbelbestandtheile aus gebogenem Holz roh vorgearbeitet,
b) Möbel aus gebogenem Holz unzerlegt

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Ernsdorf a) und b)	193 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Ernsdorf a) und b)	188 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Ernsdorf . . a)	215 ₰
. . b)	229 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. März 1894. (789)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Unter der Bezeichnung Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif tritt am 1. April 1894 ein neuer Tarif in Kraft, welcher die den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen der Verkehrsordnung, Abschnitt I bis IV, und die von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörden festgesetzten allgemeinen Zusatzbestimmungen zu demselben enthält. Die in unseren Tarifen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, welche mit den Bestimmungen dieses neuen Tarifs nicht im Einklang stehen, verlieren mit Schluss des laufenden Monats ihre Gültigkeit.

Mainz, den 29. März 1894. (790)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. tritt unter der Bezeichnung: Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I, ein neuer Tarif in Kraft, welcher die den Personen- und Gepäckverkehr betreffenden Bestimmungen der Verkehrsordnung, Abschnitt I—IV, nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen hierzu enthält.

Gleichzeitig gelangt mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums ein neuer Tarif, Theil II, enthaltend Besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Bin-

nenverkehre der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen zur Einführung. Hierdurch wird der Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Lokalverkehre der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten sonstigen Eisenbahnen, Theil I, vom 1. Januar 1893 nebst Nachtrag I ausser Geltung gesetzt.

Beide neuen Tarife liegen auf allen Stationen zur Einsicht aus und können durch unsere Fahrkarten-Ausgabestellen zum Preis von je 20 ₰ käuflich bezogen werden.

Dresden, am 30. März 1894. (791)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Zwölf bis Fünfzehn Millionen unbedruckter Fahrkarten im ganzen oder getheilt und zwar einfarbige Karten gegen Zwölf Millionen und mehrfarbige Karten gegen Drei Millionen, soll verdungen werden. Angebote sind bis zum Verdingungstermin, den 17. Mai d. J., Vorm. 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzureichen. Der Zuschlag wird binnen 14 Tagen ertheilt. Die Bedingungen zur Bewerbung um Lieferungen sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 61 vom 11. März 1891 bekannt gemacht. Die besonderen Bedingungen, sowie Bietungsmuster sind auf portofreien Antrag von der Verkehrskontrole I hierselbst, Bahnhofstrasse 24—28 kostenfrei zu beziehen. Die Eröffnung und Verlesung der Angebote erfolgt ebendaselbst.

Bromberg, den 24. März 1894. (792)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 150 Zughaken ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 12. April d. J. einzureichen, Lieferungsbedingungen gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat zu beziehen.

Giessen, den 31. März 1894. (793)
Grossherzogliche Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebsmaterialien-Abfälle, als: Schweiss- und Flusseisen, Dreh- und Hobelspäne von Eisen und Stahl, Radreifen, Hartgussräder, Eisenblech, Bohrspäne messinge und kupferne usw. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau, Rosenstrasse Nr. 28 hierselbst, eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betreffend Ankauf von Altmaterialien" bis zum 14. April d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Oldenburg, den 17. März 1894. (794B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien. Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau, Oppeln, Ratibor, Posen, Kattowitz und Glogau angesammelten Materialienabgänge und alten Werkzeugmaschinen usw. ist Termin auf Montag, den 30. April d. J., Vormittags 11 Uhr, im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36. anberaumt. a Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen und b) die Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰ zu a und 50 ₰ zu b, auch in Briefmarken à 10 ₰, postpflichtig bezogen werden. Angebotsbriefe müssen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien" versehen und bestimmt bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Der Zuschlag erfolgt innerhalb 4 Wochen nach obigem Termine.

Breslau, den 29. März 1894. (795)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

2 im **Eisenbahnbau** bereits erfahrene **jüngere Techniker** werden zum sofortigen Antritt gesucht. Offerten mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen unt. **W. S. 1033** an **Otto Thiele**, Annoncenexpedition, Berlin C. 2 zu senden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 27. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 7. April 1894.

Inhalt:

Erfahrungen im Betriebe der Zahnradbahnen.

(Schluss aus Nr. 26.) *)

Das Betriebsergebniss der drei nachstehend aufgeführten Zahnradbahnen stellte sich in den Jahren 1891 oder 1892 wie folgt:

	Harzbahn	Höllenthalbahn	Eisenerz-Vordernberger Bahn
	1891	1891	1892
Durchfahrene Zugkilometer . . .	85 377	125 815	89 000
Zahl der beförderten Personen . .	72 766	257 706	23 926
Zahl der beförderten Gütertonnen	189 890	140 751	261 782
Gesammte Betriebskosten *M.*	222 684 (einschliessl. Oberleitung)	312 403 (ausschliessl. Oberleitung)	256 000
Betriebskosten auf das Zugkilometer . . „	2,6	2,52	2,86

Schneider bezeichnet die Betriebskosten der Eisenerz-Vordernberger Bahn unter Berücksichtigung aller Verhältnisse als sehr niedrig. Die Bahn hat eine durchschnittliche Steigung von 4,7 %, während eine reine Adhäsionsbahn nicht steiler als 1 : 40 ansteigen würde, zwischen denselben Punkten also einer Längenentwickelung bedürfte, durch welche die Gesammtlänge der Bahn auf das Doppelte zu stehen käme. Hierdurch würde auch die Zahl der Zugkilometer verdoppelt. Dass aber die Betriebskosten für das Kilometer einer solchen Adhäsionsbahn nur 1,43 *M.* betrügen, ist ausgeschlossen, denn die Statistik der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen ergibt die kilometrischen Betriebskosten dieser Bahnen zu 2,3 *M.* Thatsächlich ist also eine wesentliche Ersparniss erzielt. Man würde, wie man sieht, einen groben Fehler begehen, wenn man für Bahnsysteme verschiedener Art die Betriebszahlen ohne eingehende Berücksichtigung aller Verhältnisse in Vergleich stellen wollte.

Die Höllenthalbahn hat — um deren Verkehrsverhältnisse mit der Harzbahn kurz in Vergleich zu ziehen — im Jahre 1891 184 940 Personen mehr und 49 139 Gütertonnen weniger befördert, als die Harzbahn. Wird das Gewicht einer Person zu 75 kg gerechnet, so sind auf der Harzbahn immer noch rund 35 000 t mehr befördert worden, als auf der Höllenthalbahn, und trotzdem war die Zahl der Zugkilometer wesentlich geringer. Wenn alle beförderten Personen und Gütertonnen die ganze Strecke von Anfang bis zu Ende durchfahren hätten, würden sich die Beförderungskosten für das Tonnenkilometer bei der Harzbahn nur auf etwa $^2/_3$ derjenigen der Höllenthalbahn gestellt haben.

Mit Bezug auf den Verbrauch an Brennstoff ist zu bemerken, dass auf der Harzbahn ausschliesslich Kohle von der

*) Nachstehende Mittheilung konnte in voriger Nummer nicht mehr zum Abdruck gebracht werden. Die Red.

Zeche Dahlhausen benutzt wird. 1 kg dieser Kohle verdampft 11 kg Wasser und durchschnittlich wurden im Jahre 1891 17,4 kg Kohle auf das Zugkilometer verbraucht. Auf der Adhäsionsbahn Halberstadt-Blankenburg, welche mit Steigungen von 1 % trassirt ist, werden demgegenüber nur 11,6 kg Kohle verbrannt. Auf der Eisenerz-Vordernberger Bahn werden auf das Zugkilometer 25,3 kg Frohndorfer oder 22,4 kg Libuschiner Kohle verbraucht, wobei zu bemerken ist, dass 1 kg Kohle von der ersteren Sorte nur 2,5 kg und von der letzteren nur 2,75 kg Wasser verdampfen. Wenn Kohle von der Zeche Dahlhausen verwendet würde, so käme man mit 20 kg auf das Zugkilometer aus; in Anbetracht der grossen Steigungen und der kurzen Adhäsionsstrecken, welche die Eisenerz-Vordernberger Bahn der Harzbahn gegenüber besitzt, würde der Kohlenverbrauch etwas grösser sein.

Es ist häufig die Frage aufgeworfen worden, wie sich die Zahnradbahnen im Winter bewähren? Die Harzbahn ist jetzt 9 Jahre lang Sommer und Winter im Betrieb, ohne dass eine Störung oder Unterbrechung eingetreten wäre. Als in den strengen Wintern von 1886/87, 1887/88, 1892/93 der Schnee auf freiem Felde 90 cm tief lag, trug gerade die Zahnstange ihr Theil dazu bei, den Verkehr aufrecht zu erhalten. Nur während zwei oder drei Tagen, als der Schnee noch tiefer lag als angegeben, musste der Verkehr eingestellt werden.

Im Bericht der Eisenerz-Vordernberger Bahn heisst es etwa wie folgt: „Nur durch das ungünstigste Winterwetter im Jahre 1891/92 konnten wir gezwungen werden, den Verkehr auf kurze Zeit einzustellen. Aber selbst die Gegner des Zahnradsystems müssen bekennen, dass wir den Unbilden der Witterung länger widerstanden haben, als es irgend eine Adhäsionsbahn vermocht hätte. Wir werden von häufigen und furchtbaren Schneeverwehungen heimgesucht, die wir aber mit Hilfe der Zahnstange und von Schneepflügen überwinden werden; nur wenn Lawinen von den Bergen herabkommen und die Bahn 5—7,5 m tief verschütten — wie im Jahre 1892 —, müssen wir selbstverständlich den Betrieb eine Zeit lang einstellen.“

Ueber die Bosnische Bahn wurde von Seiten eines Reisenden folgendes berichtet:

„Wir fuhren bei — 4° C. mit der Abt'schen Zahnradbahn über die Iwanberge, während der Boden 2 m hoch mit Schnee bedeckt war. Unten im Flachlande war der Verkehr bereits eine Woche lang unterbrochen, während in den Bergen der Zugverkehr regelmässig von statten ging. Nur einmal musste der Betrieb einen halben Tag lang eingestellt werden, weil ein Zug im Schnee stecken geblieben war. Mein Zug hatte sich in den Iwanbergen durch 45 cm tiefen frisch gefallenen Schnee durchzuarbeiten, der an verschiedenen Stellen 1,10 m hoch zusammengeweht war. Vorauf fuhr eine Lokomotive mit einem Schneepflug. Irgend welche Verzögerung ist indess nicht entstanden; der Zug konnte überall seine fahrplanmässige Zeit innehalten. Auf 60 km lag der Schnee 90 cm tief, selbst auf den Dämmen, und die Einwohner des Iwanbezirks sind entzückt über den Erfolg dieser Eisenbahn, die ohne die Zahnschiene während dieses langen Winters nicht hätte betrieben werden können. Und dabei hat die Bahn nur 75 cm Spurweite.“

Die Vortheile der Zahnradbahnen sind in einem Gutachten der Italienischen Ingenieure Artomi de San Agnese und Nicoli, welche vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Rom im Jahre 1892 mit dem eingehenden Studium der Zahnradbahnen beauftragt worden waren, wie folgt zusammengefasst:

1. Die Zahnradbahnen stellen ein vortreffliches Mittel zur Ueberwindung von Steigungen dar, welche für Adhäsionsbahnen zu steil sind, und ermöglichen billige Bahnverbindungen in Gegenden, wo der Bau von Adhäsionsbahnen zu kostspielig ist und der Betrieb sich nicht rentiren würde.

2. Durch die mässige Geschwindigkeit der Zahnradlokomotiven wird eine günstige Kraftausnutzung derselben gewährleistet; relativ betrachtet, ist die Geschwindigkeit, wenn schon an sich mässig, doch ungefähr ebenso gross, wie die durchschnittliche Geschwindigkeit der Adhäsionsbahnen.

3. Vom technischen Standpunkte betrachtet, sind Steigungen von 3,5—25 % ausführbar; vom wirthschaftlichen Standpunkt sollte die Steigung kombinirter Adhäsions- und Zahnradbahnen für starken Verkehr nicht über 7 % gewählt werden.

4. Für Bahnen mit starkem Personen- und Güterverkehr ist das Abt'sche System jedem anderen vorzuziehen.

5. Die Zahnstange bewährt sich auch für sehr steile Strecken, aber auf Steigungen, welche nicht über 6—7 % hinausgehen, kommt sie in ihrer Wirksamkeit der einer Adhäsionsbahn von 2,5 % gleich.

6. Die gesammten Betriebskosten einer k o m b i n i r t e n Bahnanlage sind geringer, als die irgend einer reinen Adhäsionsbahn zwischen denselben Punkten; die Zahnradbahnen können also mit Adhäsionsbahnen sehr wohl konkurriren.

Anschliessend an dieses Gutachten weist Schneider, indem er die Zahnradbahnen, und zwar in erster Reihe diejenigen des Abt'schen Systems, aufs wärmste empfiehlt, noch kurz auf die folgenden Vorzüge desselben hin:

a) die Bahn wird kürzer, daher das Anlagekapital kleiner;
b) die Betriebskosten werden kleiner gegenüber einer zwischen denselben Punkten gedachten Adhäsionsbahn von derselben Leistungsfähigkeit;
c) die Betriebssicherheit ist viel grösser, als auf Adhäsionsbahnen mit steilen Steigungen.

Nochmals die „blinden Passagiere“

In dem Aufsatz „Blinde Passagiere“ in Nr. 14 S. 122 d. Ztg. vom 17. Februar d. J. heisst es: „Das heimliche Mitfahren in einem Zuge kann, weil eine Täuschung mangels Kenntniss der Beamten nicht vorliegt, als Betrug nicht angesehen werden.“ Bezug genommen wird dabei auf den Kommentar zum Strafgesetzbuch von Olshausen, wo sich allerdings (vergl. III. Aufl. 2. Bd. S. 1078 unter 2a) diese den Eisenbahnverwaltungen ungünstige Rechtsansicht vertreten findet. Dieselbe entspricht jedoch nicht der Spruchpraxis des Reichsgerichts.

Letzteres hat vielmehr wiederholt in Fällen der fraglichen Art die Thatbestandsmerkmale des Betrugs, insbesondere diejenigen der Vermögensbeschädigung und Irrthumserregung, als vorhanden angesehen. Hierher gehört beispielsweise das Urtheil vom 20. Juni 1881 (Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen Bd. 4 S. 295), dem folgender Vorgang zu Grunde liegt. Der Angeklagte hatte — beim Einsteigen ohne Fahrkarte betroffen — die Nachzahlung des Fahrpreises und des Strafzuschlags abgelehnt, war sodann aber, als ihm deshalb die Mitfahrt verweigert wurde, an einer wenig beleuchteten Stelle des Geleises heimlich in einen unbesetzten Wagen eingestiegen, in welchem er bis zur nächsten Station mitfuhr, unterdessen jedoch entdeckt wurde. Das Reichsgericht spricht den Angeklagten des Betrugs schuldig, indem es insbesondere in dem Verhalten des Angeklagten eine „Irrthumserregung durch Unterdrückung einer wahren Thatsache, nämlich die Unterhaltung der Bahnbediensteten in der Unkenntniss über die Anwesenheit des Angeklagten im Zuge ohne Besitz eines Fahrbillets“ findet, sowie auch die Frage der Vermögensbeschädigung bejaht. — Letztere Frage wird noch schärfer in dem neuerlichen Reichsgerichts-Urtheil vom 20. Oktober 1893 (Entscheidungen Bd. 24 S. 319) behandelt, dessen bereits in Nr. 5 S. 42 d. Ztg. vom 17. Januar d. J. gedacht wurde. In dem betreffenden Falle hatte der Angeklagte sich auf der dem Bahnsteig abgewendeten Seite des Zuges auf das Trittbrett eines Personenwagens gelegt, um auf diese Weise unentgeltliche Beförderung zu finden. Hierin erblickt das Reichsgericht, wie nochmals hervorgehoben werden mag, die Merkmale des versuchten Betrugs und führt aus, dass die Vorinstanz das Thatbestandsmoment der Vermögensbeschädigung rechtsirrig aufgefasst habe, da der Eisenbahn auch gegen denjenigen, welcher eine derartige unstatthafte Beförderungsart wähle, das Recht zustehe, eine Entschädigung zu verlangen, e i n e E n t s c h ä d i g u n g, d i e d e m P r e i s e e i n e r F a h r k a r t e m i n d e s t e n s d e r b i l l i g s t e n W a g e n k l a s s e g l e i c h k o m m e. — Diesem Standpunkt des Reichsgerichts schliessen sich erfreulicherweise auch andere Deutsche Gerichte an, wie

der Verlauf des folgenden Falles zeigt, der sich vor kurzem auf den Sächsischen Staatseisenbahnen zugetragen hat. Der Beschuldigte hatte sich auf einer Vorstation von Leipzig in das Bremserhäuschen eines in den betreffenden Personenzug eingestellten Güterwagens eingeschlichen und unbemerkt darin die Fahrt bis Leipzig zurückgelegt. Erst dort war er in seinem Versteck aufgefunden und festgenommen worden. Der Amtsanwalt sah zunächst die Erfordernisse des Betrugs nicht als erfüllt an, da der Beschuldigte sich einer Täuschung im Sinne des Strafgesetzbuchs nicht schuldig gemacht habe. In dem bezüglichen Einstellungsbeschluss hiess es wörtlich: „Da der Beschuldigte sich in ein Bremserhäuschen eingeschlichen und in diesem die Fahrt mitgemacht hat, so hat er nicht die Thatsache, dass er ohne Fahrkarte, als vielmehr die, dass er überhaupt mitfuhr, unterdrückt. Von dem Bahnpersonal ist niemand in die Lage gekommen, überhaupt von der Anwesenheit des Beschuldigten Kenntniss zu nehmen, also auch nicht in die, von ihm getäuscht zu werden.“ Die Generaldirektion der Staatsbahnen legte indessen gegen diesen Einstellungsbeschluss unter Bezugnahme auf die oben dargelegte Rechtsprechung des Reichsgerichts Beschwerde ein, welche Erfolg hatte: Das Schöffengericht Leipzig verurtheilte nach erhobener Anklage den Schuldigen wegen Betrugs zu einer Woche Gefängniss. Das Urtheil ist rechtskräftig geworden. — Das Recht der Eisenbahn, von dem heimlich Mitfahrenden ihrerseits die in § 21 der Verkehrsordnung geregelte Ordnungsstrafe von mindestens 6 ℳ einzuziehen, wird selbstverständlich durch die etwaige Bestrafung desselben wegen Betrugs, wie schon der Aufsatz in Nr. 14 d. Ztg. (s. oben) richtig hervorhebt, in keiner Weise berührt. Ass. Dr. R. Grossmann, Dresden.

Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Oesterreich-Ungarn und im Okkupationsgebiete im Jahre 1893.

Im Nachhange zu der unter dieser Ueberschrift in Nr. 24 S. 218 d. Ztg. enthaltenen Mittheilung tragen wir die chronologische Reihenfolge der eröffneten Bahnen und deren Längen nach, und zwar:

I. In den im Reichsrathe vertretenen Ländern:

Am 1. Mai die Strecke Matzleinsdorf (Viadukt)-Meidling (Südbahnhof) der Lokalbahn Wien-Wr.-Neudorf (1,849 km) mit PH. Matzleinsdorf (Viadukt).

Am 1. Mai die Flügelstrecke Carolinenbrücke-Parsch der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft nebst Verbindungskurve mit der Haltestelle Aignerstrasse und der Station Parsch (1,849 km).

Am 2. Juni die in Fortsetzung der Staatsbahnlinie Scheibmühl-Schrambach hergestellte Strecke Schrambach-Kernhof mit den Stationen bezw. Haltestellen (= H.): Tafern H., Freiland, Inner Fahrafeld H., Fürthof H., Hohenberg, In der Bruck H., St. Egydi am Neuwalde, Markt St. Egydi am Neuwalde H. und Kernhof (25,660 km).

Am 20. Juni die Theilstrecke Strobl-St. Lorenz der Salzkammergut-Lokalbahn-A.-G. nebst Verbindungskurve bei St. Lorenz mit den Stationen und Haltestellen: St. Wolfgang, Zinkenbach H., Gschwand H., Lueg H., St. Gilgen, Billroth H., Hüttenstein H., Scharfling H., Blomberg H. und St. Lorenz (Anschluss an die Linie Salzburg-Mondsee) (22,858 km).

Am 1. August die Zahnradbahn auf den Schafberg mit den Stationen und Haltestellen: St. Wolfgang Zahnradbahn, Schafbergalpe und Schafbergspitze (5,836 km).

Am 1. September die Fortsetzung der elektrischen Bahn Belvedere-Thiergarten in Prag vom Thiergarten bis zum Lustschlosse in Bubenc (0,615 km).

Am 28. September die Strecke Laibach-Grosslupp-Gottschee der Unterkrainer Bahnen mit den Stationen bezw. Haltestellen: Laibach U. K. B., Laverca H., Skofelca, St. Marein, Grosslupp, Predole H., Zobelsberg, Gutenfeld, Grosslaschitz, Ortenegg, Reifnitz, Mitterdorf H., Gottschee und Gottschee-Kohlenverladestelle (69,988 km). Der Betrieb auf dieser Linie wird von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt.

Am 14. Oktober die Theilstrecke Wels-Kremsmünster-Stift der Lokalbahngesellschaft Wels-Aschach mit den Stationen bezw. Haltestellen: Wels-Stadt H., Wels-Volksgarten H., Aschet H., Schauersberg H., Steinhaus, Oberhart H., Unterhart H., Sattledt, Sipbach H., Kollendorf H., Kremsmünster-Stift (18,676 km). Der Betrieb auf dieser Lokalbahn wird von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt.

Am 15. Oktober die Lokalbahnstrecken Wodnian-Prachatitz mit den Stationen bezw. Haltestellen: Wodnian-Stadt, Swinetic H., Barau, Strunkovic a/Blanitz, Husinetz und Prachatitz (27,309 km) und Strakonitz-Winterberg mit den Stationen bezw. Haltestellen: Strunkovic a/Wolinka, Wolin, Malenic H., Elcovic, Ckyn, Bohumilitz und Winterberg (32,293 km). Den Betrieb führt die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Am 26. Oktober die Lokalbahnstrecke Castolowitz-Solnitz mit den Stationen Reichenau a/K. und Solnitz (15,122 km). Den Betrieb auf dieser Lokalbahn führt die K. K. privilegirte Oesterreichische Nordwestbahn.

Am 15. November die Verbindungsstrecke zwischen der Station Sudomeritz-Petrau der Lokalbahn Wessely a/M.-Sudomeritz-Petrau der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und der in Ungarn gelegenen Station Szakolcza (Skalitz) im Anschlusse an die Linie Szakolcza-Deveny-Ujfalu der Königlich Ungarischen Staatsbahnen (0,530 km).

Am 19. November die Theilstrecke Kremsmünster-Stift-Unter-Rohr der Lokalbahngesellschaft Wels-Aschach (6,120 km) mit den Haltestellen Wolfgangstein und Achleithen nach der Station Unter-Rohr der Kremsthalbahn.

Am 1. Dezember die Fortsetzungsstrecke Stupno-Bras-Radnitz des Flügels Chrast-Stupno-Bras der Böhmischen Westbahn mit der Endstation Radnitz (6,595 km).

Am 9. Dezember die schmalspurige Steiermärkische Landesbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen mit den Stationen Kapfenberg Lokalbahn (Steinerhof), Thörl, Aflenz, Seebach-Turnau und Au-Seewiesen und den Haltestellen Winkel, Hansenhütte, Margarethenhütte, Wappensteinhammer und Hinterberg (22,747 km).

Am 16. Dezember die Verbindungsstrecke zwischen der Station Nowosielitza der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza und der in Russland gelegenen Station Russisch-Nowosielitza im Anschlusse an die neuerbaute Strecke Nowosielitza-Mohilew der Russischen Südwestbahn (0,586 km auf Oesterreichischem Gebiete).

II. In den Ländern der Ungarischen Krone:

Am 6. August die Lokalbahn Zsebely-Csakovar mit der Station Csakovar (10,2 km).

Am 12. August die Lokalbahn Borossebes-Menyhaza mit den Stationen und Haltestellen: Borossebes, Szelezsan-Prezest, Bohany, Dezna, Ravna-Monyasza, Menyhaza-Fürdö und Menyhaza (21,2 km).

Am 22. Oktober die Vizinalbahn Szentes-Hodmezövasarhely mit den Stationen und Haltestellen: Szentes, Szegvar, Mindszent, Martely, Hodmezövasarhely-Nepkert und Hodmezövasarhely (34,4 km).

Am 24. Oktober die Lokalbahn Balaton-Szt. György-Somogy-Szobb mit den Stationen und Haltestellen: Balaton-Szt. György, Balaton-Keresztur, Balaton-Ujlak, Kethely, Marczali, Gyota, Mesztegnye, Böhönye, Segesd-Bogat, Segesd, Somogy-Szobb (59,319 km).

Am 22. November die Muranyithalbahn (Pelsöcz-Murany) mit den Stationen Licze-Gicze, Jolsva, Chisnyovicz, Nagy-Röcze und Murany (40,926 km).

Am 23. November die Lokalbahn Bekes-Csanad der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, deren Hauptlinie Szarvas-Oroshaza-Mezöhegyes 77,014 km und deren Flügellinie Kis-Szenas-Nagy-Kordoros 5,673 km beträgt, mit den Stationen und Haltestellen: Szarvas, Csaba-Csöd, Kis-Szenas, Czako, Palmater, Nagy-Szenas, Oroshaza, Kardoskut, Tot-Komlos, Nagy-Majlath-Ambrozfalva, Pitvaros und Mezöhegyes auf der Hauptlinie und Kordoros auf der Zweiglinie.

Am 29. November die Lokalbahn Hidegkut-Tamasi mit den Haltestellen: Hidegkut-Gyönk, Majsa, Adorjan und Tamasi-Miklosvar (12,082 km).

Am 2. Dezember die Theilstrecke Eszek-Nasic der Slavonischen Lokalbahn mit den Verkehrsstellen: Eszek,

Josipovac, Bisovac, Kozka, Brcznica H. und Nasic (48,368 km).

Am 10. Dezember die eine Fortsetzung der Lokalbahnen Poprad-Kesmark und Kesmark-Szepes-Bela bildende normalspurige Lokalbahn Szepes-Podolin mit der Abzweigestelle Eleagazas in Kilometer 20,1 der Lokalbahn Kesmark-Szepes-Bela und den Stationen und Haltestellen Kereszfalu, Busocz und Podolin (11,1 km).

Am 24. Dezember die Eisenbahn Nagy-Karoly-Somkuti mit der Abzweigung in Gilvacs von der Linie Debreczen-Kiralyhaza und den Stationen Kraszna-Terebes, Karolyi-Erdöd, Soospuszta, Közep-Homorod, Also-Homorod, Szinfalu, Boohid, Borsa-Valaszut, Barlafalu und Erdöszada (68 km).

Am 25. Dezember die Eisenbahn Eperies-Bartfeld mit dem Anschluss in Eperies an die Kaschau-Oderberger Eisenbahn und den Verkehrsstellen Sebes-Kellemes, Also-Sebes, Kapi-Tuljan, Töltszek, Demethe, Raszlavicza, Ossiko, Hertnek, Klyusso und Bartfa (45 km).

III. Im Okkupationsgebiete:

Am 23. Oktober die Strecke Lasva-Travnik der Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen mit der Abzweigung in Lasva von den bestehenden Linien und den Stationen und Haltestelle Busovaca, Han Compagnie Viter, Bjela, Dolac und Travnik (30 km).

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1085 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1110 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung eines feststehenden Umrechnungskurses für die Konvertirung von Entschädigungsbeträgen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1122 vom 29. v. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche Abdrücke des arithmetischen Fahrschein-Verzeichnisses bestellt haben, betreffend Uebersendung von Drucksachen (abgesandt vom 29. v. Mts. bis 3. d. Mts.).

Nr. 1125 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1144 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1147 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des § 4 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1153 vom 31. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des § 71 der technischen Vereinbarungen (abgesandt am 3. d. Mts.).

Nr. 1162 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Verjährungsfrist für Frachtentarif-Differenzen in Ungarn.

Nicht geringes Befremden erregt eine Entscheidung der Königlichen Tafel in Budapest (Oberlandesgericht), wonach die im § 61, 4 des Betriebsreglements (entspricht dem § 80 des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen) normirte einjährige Verjährungsfrist keine Anwendung auf Frachtdifferenzen findet. Begründet wurde diese Anschauung damit, dass gemäss dem § 424 des Ungarischen Handelsgesetzbuches (identisch mit dem Art. 423 des A. D. H.-G.) die Eisenbahn keine anderen Abweichungen von den Bestimmungen über das Fracht- und Speditionsgeschäft vorschreiben darf, als diejenigen, welche in diesem Paragraphen ausdrücklich normirt sind. In den §§ 390 und 410 U. H.-G. (entspricht den Artikeln 366 und 408 A. D. H.-G.) ist zwar die Verjährungsfrist auf 1 Jahr beschränkt, doch bezieht sich diese Bestimmung nur auf Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung des Gutes, nicht aber auf Forderungen aus der unrichtigen Anwendung eines Tarifes oder aus Rechnungsfehlern bei Festsetzung der Frachtgebühr. Für solche Forderungen ist die Bahn nicht berechtigt, eine kürzere als die allgemeine Verjährungsfrist vorzuschreiben.

Gegen diese auch von der Königlichen Kurie (Oberster Gerichtshof) aus formellen Gründen bestätigte Entscheidung wendet sich nun die amtliche Verkehrszeitung des Königlich Ungarischen Handelsministeriums mit einer längeren Auseinandersetzung über die Unrichtigkeit dieser Entscheidung und über die gesetzliche Wirksamkeit des § 61, 4 des Betriebsreglements. Mit dem Gesetzartikel XXV vom Jahre 1892, betreffend die Inartikulirung des Berner Internationalen Uebereinkommens über das Frachtgeschäft vom 14. Oktober 1890 wurde die Regierung im § 2 ermächtigt, im Verordnungswege in das neue Betriebsreglement Bestimmungen aufzunehmen, die von den Anordnungen des Handelsgesetzbuches abweichen. In dem Motivenberichte zu diesem Gesetzartikel wurde ausdrücklich die Nothwendigkeit einer Bestimmung über die Verjährung von Ansprüchen aus der Frachtgebührberechnung mit der Erinnerung daran hervorgehoben, dass bisher hierfür die allgemeine Verjährungsfrist von 32 Jahren in gesetzlicher Geltung war, welcher lange Zeitraum äusserst nachtheilig wirkt und dass, wenn Deutschland und Oesterreich die bisher dort gesetzliche 2- bezw. 3jährige Verjährungsfrist für Mehrfrachtberechnungen auf 1 Jahr herabgesetzt hat, sich Ungarn der gleichen Maassnahme auch im internen Verkehre nicht entziehen kann. Die Ungarische Regierung hat nun von dieser Ermächtigung durch Veröffentlichung des Betriebsreglements Gebrauch gemacht, somit besteht die 1jährige Verjährungsfrist des § 61, 4, trotz der Abweichung vom Handelsgesetze, in voller Gesetzeskraft. Dass die Gerichte dies übersehen haben, ist sehr bedauerlich, namentlich hätte die Königliche Kurie, obwohl gegen gleichlautende Entscheidungen im summarischen Verfahren, wie solche im fraglichen Falle vorlagen und eine Revision der III. Instanz nicht stattfindet, doch über die offenbare Gesetzwidrigkeit der Entscheidung nicht hinausgehen und dieselbe annulliren sollen. Es wird hoffentlich durch dieselbe kein Präjudiz geschaffen werden, wie dies bereits der „Tarifanzeiger“ in seiner letzten Nummer mit dem Beifügen berührt, dass die Oesterreichische Regierung kraft des Zoll- und Handelsbündnisses mit Ungarn, wonach die bestehenden Eisenbahnen in beiden Reichshälften nach gleichen Grundsätzen zu verwalten sind, dagegen Stellung nehmen müsste. Das Ungarische Handelsministerium wird wohl die Mittel und Wege finden, um eine richtige Entscheidung über die Verjährungsfrage herbeizuführen und den § 61, 4 zur vollen Geltung zu bringen.

Die Fortsetzung der Vinkovce-Brckaer Lokaleisenbahn.

Diese von der Ungarischen Regierung (siehe Nr. 20 S. 179 d. Ztg.) bereits gesetzlich sichergestellte Fortsetzung wurde nun auch von der Oesterreichischen Gesetzgebung beschlossen. Dem hierüber in Nr. 40 des „R.-G.-Bl.“ und Nr. 32 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ veröffentlichten Gesetze sind folgende wesentliche Bestimmungen zu entnehmen: Die Bosnisch-Herzegowinische Landesregierung ist zu ermächtigen, zur Fortsetzung der normalspurigen Eisenbahn Vinkovce-Brcka von der Station Gunja in Slavonien, mit Ueberbrückung der Save bis nach Brcka in Bosnien, behufs Bestreitung des auf Bosnien entfallenden Theiles dieses Eisenbahnbaues ein Darlehen bis zum Maximalbetrage von 400 000 fl. aufzunehmen. Die Bestimmungen des Gesetzes vom 28. Juli 1892, „R.-G.-Bl.“ Nr. 135 rücksichtlich der Verzinsung und Tilgung der für den Bau der Bahnlinien Zenica-Sarajevo, Metkovic-Sarajevo und Janjici-Bugojno sammt der Flügelbahn von Dolni-Vakuf nach Jajce bleiben insofern aufrecht, dass die reinen Betriebsüberschüsse aller vorgenannten Bahnlinien insolange als Tilgungsraten zu dienen haben, als der nach Bestreitung der Auslagen der ordentlichen Verwaltung Bosniens und der Herzegowina, sowie der oben erwähnten Darlehenszinsen etwa noch verbleibende Ueberschuss der Landeseinkünfte im Sinne des Gesetzes vom 25. April 1885, „R.-G.-Bl.“ No. 71 zur Bestreitung der Baukosten der Eisenbahn Doboj-Siminhan und für die Fortsetzung der Bosnischen Theilstrecke von Gunja nach Brcka bewilligten Darlehens in Anspruch zu nehmen ist.

Internationale Ausstellung, Rotunde Wien 1894.

In dieser demnächst zu eröffnenden Ausstellung, insbesondere für Volksernährung und Rettungswesen, ist den Neuerungen auf dem Gebiete der Verkehrsmittel eine besondere Abtheilung zugewiesen worden, die nach den bisherigen Anmeldungen höchst sehenswerth sich gestalten wird. Die heimischen und auswärtigen grossen Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Gesellschaften bringen dieser Veranstaltung grosses Interesse entgegen. Manche derselben liessen mit grossen Kosten neue Eisenbahnwagen verschiedenster Art erbauen, um

den neuesten Fortschritten gerecht zu werden. Ueberaus reichhaltig ist die Anmeldung der Ungarischen Staatsbahnen, die ihre jüngst erbauten Lokomotiven, Salon- und Frachtwagen ausstellen werden. Die Oesterreichischen Staatsbahnen stellen sehr erwünscht unter anderem einen neuen Fleischtransportwagen aus. Die Schlafwagengesellschaft meldet durch das Französische Komitee einen Pracht-Speisewagen nebst einem Schlafwagen an. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn liess für die Ausstellung einen neuen Salonwagen für elektrische Beleuchtung sowie einen Rettungswagen bauen. Die Königsfelder Wagenbau-Aktiengesellschaft sendet 5 neue Wagen für den verschiedensten Frachtentransport. Die Oesterreichische Lokalbahngesellschaft wird eine sehr instruktive Kollektion zur Schau bringen. Als ganz besondere Neuheit dürfte der Amerikanische Schneepflug erscheinen, der in seiner Wirksamkeit hier noch nicht erprobt wurde. Die Vororte-Tramway bringt das Modell eines neuen Wagens mit gänzlich veränderter Signalvorrichtung. Eine Hamburger Firma zeigt eine Vorrichtung, wie billig und rasch ein Strassenfuhrwerk in einen Tramwaywagen umgewandelt werden kann. Der Oesterreichische Lloyd bringt eine sehenswerthe Ausstellung, darunter eine vollständig eingerichtete Schiffsküche, die eventuell auch im Betriebe vorgeführt werden soll. Die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft sagte zu, einige ihrer trefflichen Schiffsmodelle zu zeigen. Ergänzend öffnet das Eisenbahnmuseum seine Schätze für diese Ausstellung. Neu ist die Heranziehung der mannigfachen illustrirten Eisenbahnankündigungen als Ausstellungsobjekt. Regierungsrath Morawitz, dem eifrigen Obmanne dieser Sektion, sind Kisten voll Plakate aus Amerika, Indien, Frankreich, der Schweiz und Oesterreich-Ungarn avisirt. Diese so künstlerisch vollendeten Plakate werden diese Abtheilung an den Wänden schmücken. Abgesehen von den Geldpreisen, stehen den Ausstellern zahlreiche Diplome und Medaillen zu Gebote.

Zugverspätungen im Monat Februar d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 95; bei den Personenzügen über 20 Minuten 112; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 73; im ganzen 280. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, mangelhaften Zustand der Bahn und Schadhaftwerden von Fahrzeugen. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 25.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monat Februar d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 5 783 200 fl.
für 1 km 772 fl. (— 149 401 fl., für 1 km + 20 fl.),
b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 070 698 „
für 1 km 765 fl. (+ 29 927 fl., für 1 km + 21 fl.),
c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 630 992 „
für 1 km 164 fl. (+ 99 551 fl., für 1 km + 9 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 7 484 890 fl.
für 1 km 590 fl. (— 19 923 fl., für 1 km — 23 fl.).

In den 2 ersten Monaten dieses Jahres haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	10 517 500 fl.	(— 48 551 fl.),	für 1 km	1 405 fl.	(— 6 fl.)
b)	2 002 210 „	(+ 174 656 „),	„ 1 „	1 430 „	(+ 125 „)
c)	1 275 202 „	(+ 315 482 „),	„ 1 „	331 „	(+ 51 „)
zus.	13 794 912 fl.	(+ 441 587 fl.).			

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen beziffern sich für die 2 ersten Monate dieses Jahres auf 1 087 fl., d. i. um 18 fl. mehr gegen das Vorjahr.

Die Wiener Centralbahn-Gesellschaft.

Die Oesterreichische Landesbank beabsichtigt unter der Firma „Wiener Centralbahn-Gesellschaft" ein grosses, mit einem Kapital von 20 Millionen Gulden ausgestattetes Unternehmen in das Leben zu rufen, welches das Problem einer elektrischen Untergrundbahn über die Ringstrasse, wie es in dem Gesetze über die Wiener Verkehrsanlagen vorgesehen ist, sowie einer ebensolchen Bahn in die innere Stadt verwirklichen soll. Diese Gesellschaft würde gleichzeitig im Interesse der Wiener Bevölkerung, um dieselbe in den Besitz eines einheitlichen, auf Grund einer einmaligen Korrespondenztaxe von 10 kr. zu benutzenden Kommunikationsmittels zu setzen, das gesammte Netz der Wiener Tramwaygesellschaft erwerben.

Zwischen diesen beiden Gesellschaften ist bereits der bezügliche Vertrag abgeschlossen worden. Diese Kombination stellt eigentlich erst die vollständige Lösung der Wiener Verkehrsfragen sicher und garantirt dem Publikum nicht blos die Anlage einer elektrischen Stadtbahn, sondern bildet auch eine Ergänzung der Wiener Tramway im Wege eines Korrespondenzdienstes. Es ist für die Ausführung dieses Projektes noch die Genehmigung der Stadtgemeinde und der Regierung zu erwirken, welche voraussichtlich in Bälde zu gewärtigen ist.

Aus dem Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft für das Betriebsjahr 1893

entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1893 wurden auf der Aussig-Teplitzer Bahn befördert 1 971 555 Personen und 8 600 315 t Güter, daher um 77 120 Personen und um 654 180 t Güter mehr wie im Jahre 1892.

Von den Gütern waren 7 775 952 t Kohlen und 824 363 t diverse Güter, und zwar wurden die vorbezeichneten Kohlenquantitäten im Lokalverkehre mit 479 609 t, zur Elbe mit 1 343 349 t, nach dem Inlande mit 2 649 340 t, nach dem Auslande mit 3 303 654 t verfrachtet.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1893 betrugen 6 424 772 fl., daher sich gegen das Jahr 1892 eine Mehreinnahme von 173 460 fl. ergibt.

Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 2 377 151 fl. Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote und der vertragsmässigen Zahlungen an die K. K. Staatsbahnen aus den Gemeinschaftsverkehren ein Reingewinn von 2 533 395 fl.

Die am 25. April d. J. in Teplitz stattfindende 36. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben und wiederholen wir aus früheren Berichten, dass der Verwaltungsrath die Vertheilung einer Dividende von 72 fl. Oe. W. für die Aktie à 500 fl. Oe. W. beantragen wird.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 101,152 km, wovon die ganze Strecke von Aussig bis Komotau mit 64,971 km doppelgeleisig ist.

Hierzu kommen 75 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 66,666 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 167,818 km, die Länge sämmtlicher Geleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 424,840 km beträgt.

Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 742,49 a ein.

Der Fahrpark besteht in 82 Lokomotiven mit 80 Tendern, 114 Personenwagen (dazu 22 Kondukteur- und 2 Postambulanzwagen), 10 Spezialgüter- und 250 sonstige gedeckte Lastwagen, 5 900 Kohlenwagen (hiervou 1 300 Stück mit 15 t Tragfähigkeit), 200 Equipagewagen usw. Derselbe hat im Jahre 1893 eine Vermehrung um 6 Lokomotiven, 4 Tender und 600 Kohlenwagen mit 15 t Tragkraft erfahren.

Generalversammlung der Lokalbahn Budapest-Szt. Lörincz am 19. März d. J.

Der Direktionsbericht für 1893 konstatirt die fortschreitende Prosperität dieser im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn. Es wurde beschlossen, vom ausgewiesenen Reingewinn von 15 750 fl. nach Dotirung der Reserven und Ausscheidung der statutarischen Tantiemen auf die in Umlauf befindlichen 1 319 Prioritäts- und 856 Stammaktien eine Dividende von je 6,50 fl. zu bezahlen und den Kupon der Genussscheine mit 50 kr. einzulösen.

Generalversammlung der Zagorianer Bahn am 19. März d. J. in Budapest.

Dem Geschäftsberichte für 1893 gemäss haben die Roheinnahmen dieser im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Bahn eine neuerliche Steigerung erfahren und beliefen sich auf 307 700 fl. Der Reingewinn beträgt 51 699 fl. und wird nach jeder Stammaktie eine Dividende von 3,60 fl. bezahlt und 7 059 fl. werden auf neue Rechnung vorgetragen.

1. Generalversammlung der Eisenbahn-Verkehrsanstalt am 28. März d. J.

Der für die Geschäftsepoche vom 5. Mai 1892 bis 31. Dezember 1893 vorgelegte Bericht gibt bekannt, dass am 31. Dezember der gesellschaftliche Wagenpark aus 52 Spezial-Kastenwagen, 23 Kühl- und Heizwagen, 37 dreiachsigen und 210 zweiachsigen Cisternenwagen bestanden hat. Die Reineinnahmen an Wagenmiethen haben 150 720 fl., die Gesammteinnahmen 167 641 fl. betragen. Derzeit sind 940 000 fl. — das Aktienkapital beträgt 1 000 000 fl. — in Wagen investirt und ist für das laufende Jahr der gesammte gesellschaftliche Wagenpark vermiethet. Das nach Abzug der Ausgaben resultirende Reinerträgniss beziffert sich auf 101 929 fl. Es wurde beschlossen, 10 000 fl. zu Abschreibungen, 5 000 fl. zur Bildung einer Steuer-

reserve zu verwenden, 1 893 fl. dem Reservefonds zuzuführen, 83 000 fl. als 5 % Dividende zu vertheilen und die Dividende für die 20monatliche Geschäftsperiode mit 8,30 fl. für die Aktie zur Auszahlung zu bringen. Die Versammlung genehmigte eine Statutenänderung, welche der Gesellschaft das Recht verleiht, für ihre Zwecke unter Kontrole der Staatsverwaltung hypothekarisch oder pfandrechtlich durch Werthpapiere bedeckte Obligationen nach Bedarf zu emittiren.

Generalversammlung der Budapester Strasseneisenbahngesellschaft am 28. März d. J.

Die Versammlung beschloss, von dem Reingewinne von 238 367 fl. eine Dividende von 22 fl. für jede Aktie und von 12 fl. für jeden Genussschein zu bezahlen. Ferner wurden in Bezug auf den Bau einer elektrischen Untergrundbahn unter der Andrassystrasse im Verein mit der elektrischen Strassenbahngesellschaft ein Beschlussantrag der Direktion angenommen, wonach die Verwaltung ermächtigt wird, bei den kompetenten Behörden um die Konzession anzusuchen und alle jene Vorkehrungen zu treffen, welche das Zustandekommen der Bahn erheischen. Die Direktion ist auch ermächtigt, das Kapital zu beschaffen, und sofern dadurch die Emission neuer Aktien erforderlich sein sollte, soll dieselbe von einer neuerlichen Generalversammlung beschlossen werden. Für diese Untergrundbahn wird von beiden Unternehmungen ein besonderes Aktienunternehmen ins Leben gerufen. Endlich wurde die Verwaltung ermächtigt, die Frage der Umgestaltung der gesellschaftlichen Linien für den elektrischen Betrieb zu studiren, aber nicht bedingungslos durchzuführen. In erster Linie müsste bei der Einführung des neuen Motors die Konzession der Gesellschaft durch die Stadt verlängert werden. Auch in diesem Punkte bleibt die Frage der eventuellen Kapitalserhöhung der Beschlussfassung einer besonderen Generalversammlung vorbehalten.

Ausserordentliche Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Bahn am 31. März d. J.

In dieser Versammlung wurde das von der Regierung mit der genannten Gesellschaft abgeschlossene und in Nr. 20 S. 179 d. Ztg. erwähnte Uebereinkommen ohne Debatte genehmigt. Der Bericht, mit welchem der Verwaltungsrath das abgeschlossene Uebereinkommen, dessen Detailbestimmungen wir noch nachtragen werden, der Generalversammlung zur Annahme empfohlen hatte, schildert dieselben als vortheilhaft für die Gesellschaft. Insbesondere sei es von Werth, dass das garantirte jährliche Reinerträgniss nunmehr der Gesellschaft zu einem festen Termin, nämlich am 15. Januar bezw. 15. April ausbezahlt wird, wodurch die Gesellschaft der Nothwendigkeit enthoben wird, wie bisher für die Bedeckung der fälligen Kupons provisorisch Vorsorge zu treffen. Durch die Uebernahme des Betriebes für Rechnung des Staates sei eine weitere Investitionsforderung an die Gesellschaft nunmehr ausgeschlossen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Handelsminister Graf Wurmbrand wird dem wieder zusammengetretenen Reichsrathe eine Reihe von Vorlagen, betreffend die Ausführung mehrerer Lokalbahnprojekte, unterbreiten. Da der Geldmarkt flüssig ist und Anlagewerthe gesucht werden, so wendet sich die Spekulation den Bahneffekten zu. Von Aktien waren besonders Elbethalbahn (264), Lemberg-Czernowitzer Bahn (279,50), Staatsbahnen (338) und Südbahn (109) lebhaft begehrt, welche letztere die provisorischen Einnahmen für das Vorjahr mit 43,38 Millionen Gulden, die höchste seit ihrem Bestande, ausweist. Etwas matter waren Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2935) wegen der Kündigung der Russischen Getreidetarife. Grössere Beachtung erlangten die Staatsschuldverschreibungen der Carl Ludwigbahn, welche zum Kurse von 217 (mit Rücksicht auf den Halbjahrkupon von 2,5 fl.) mit 4,59 % und die 4 % Prioritäten der Eisenerz-Vordernberger Bahn, die zum Kurse von 96,25 mit 4,15 % rentiren.

Aus der Schweiz.

Rechtsufrige Zürichseebahn.

Am 14. März wurde die Strecke Rapperswyl-Stadelhofen der rechtsufrigen Zürichseebahn dem Betriebe übergeben. Das Theilstück Stadelhofen bis Bahnhof Zürich kann wegen der bedeutenden Bauschwierigkeiten erst später fertig werden.

Brienz-Rothhornbahn.

Die für den 16. März d. J. angesagte Zwangsliquidation konnte nicht stattfinden, weil die beiden einzigen Bewerber (die ehemaligen Bauunternehmer der Bahn) ihre Steigerungsanmeldungen zurückzogen, bevor noch der Bundesrath die Finanzausweise der Bewerber geprüft hatte. Es wird eine zweite Steigerung ausgeschrieben werden müssen. Am 8. März wurde in der Generalversammlung der Rothhornbahn mit grossem Mehr dem Verwaltungsrath die Ermächtigung zur Erwerbung der Bahn bei einer Versteigerung derselben nicht ertheilt.

Monte Generosobahn.

Die Monte Generosobahn wird am 1. d. Mts. den Betrieb wieder aufnehmen. Die Direktion und das Büreau der Bahn sind von Lugano nach Capolago (die Thalstation der Bahn) verlegt worden.

Schweizerische Eisenbahnbank in Basel.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Schweizerischen Eisenbahnbank fand am 7. März d. J. statt. Es wurde Bericht und Rechnung pro 1893 genehmigt. Das Aktienkapital beträgt 5 000 000 Frcs. Der den Zinsen entfallende Betrag von 90 870 Frcs. wird nach Abschreibung von 23 927 Frcs. Unkosten mit 66 943 Frcs. zur Abschreibung an den Kosten der Vorarbeiten für das allgemeine Bündnerische Bahnnetz verwendet. Aus dem Berichte ist zu entnehmen, dass die Ingenieure der Bank neuerdings ausgedehnte Terrainstudien für ein neues Projekt für den Bau der Linie Landquart-Chur-Thusis gemacht haben. Es ist nun gelungen die Trasse so zu ändern, dass die Kostenvoranschläge, genügende Posten für das Unvorgesehene inbegriffen, nunmehr auf 6 000 000 Frcs. ermässigt werden konnten. Ferner liess sich auch der Betriebskosten-Voranschlag günstiger gestalten, infolge der Verschmelzung und namentlich Vereinheitlichung des Betriebes mit der Landquart-Davosbahn. Auf Grund dieser neuen Sachlage liess sich denn endlich eine befriedigende Rentabilitätsrechnung aufstellen. Die Eisenbahnbank würde für den Bau und die Ausrüstung der neuen Linie Landquart-Thusis 6 Millionen in Obligationen erhalten (siehe Nr. 26 S. 243 d. Ztg.). Da zur Zeit die Emission dieser Titel nicht günstig wäre, so wird die Summe auf dem Vorschusswege für die Dauer von 4 Jahren beschafft. Bis nach Ablauf dieser 4 Jahre wird die neue Bahn schon einige Zeit im Betriebe sein und es sollen dann die Obligationen emittirt werden. Die von den interessirten Gemeinden s. Zt. gegen die Bank eingeleiteten Prozesse werden gegenstandslos und zurückgezogen werden.

Berner Oberlandbahnen.

Die Berner Oberlandbahnen werden ihren Aktionären für das Jahr 1893 5 % Dividende entrichten. Es scheint somit diese Bahn, welche in ihren ersten Jahren mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, die schweren Zeiten hinter sich zu haben.

Aus Frankreich.

Das neue Lokalbahngesetz.

Der am 21. Februar d. J. der Kammer vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend Aenderung des Lokal- und Strassenbahngesetzes vom 11. Juni 1880, unterscheidet sich hauptsächlich in 3 Punkten von dem früheren: 1. in der Art und Höhe des Beitrages des Staates, der Departements und der Gemeinden; 2. in dem Verfahren bei Festsetzung des Baukapitals und der Betriebskosten und 3. in dem Verhältniss des Grundkapitals zum Anleihekapital. Bekanntlich hatte bereits Yves Guyot als Minister der öffentlichen Arbeiten einen Lokalbahn-Gesetzentwurf den Kammern vorgelegt, über den namens des Eisenbahnausschusses der Abgeordnete Georges Cochery den Bericht erstattete; aber auch von der darin niedergelegten Anschauung des Eisenbahnausschusses zeigen sich mannigfache Abweichungen. Wir geben im folgenden die Hauptabweichungen der beiden Entwürfe nach der Zeitschrift „La voie ferrée“ wieder:

Während der Ausschuss die Unterscheidung zwischen Lokalbahnen (Chemins de fer d'intérêt local) und Strassenbahnen mit mechanischer Zugförderung (tramways à traction mécanique) aufrecht erhielt, kennt der neue Entwurf einen solchen Unterschied nicht mehr, sondern nennt alle diese Bahnen bei gleicher Behandlung Lokalbahnen (chemins de fer d'intérêt local).

Nach dem Entwurf des Ausschusses konnte die Beihilfe der Departements und Gemeinden ganz oder theilweise in Kapital, Land, Arbeiten oder in jeder anderen Form, z. B. durch Zinsengewähr (annuité) geleistet werden. Nach dem neuen Entwurf kann diese Beihilfe durch Kapitalbeitrag oder durch Ausführung von Arbeiten geleistet werden.

Bezüglich des Staatsbeitrages hatte der Ausschuss den Grundsatz aufgestellt, dass das Anlagekapital zwischen dem Vergeber der Konzession und dem Unternehmer nicht auf einen bestimmten Betrag festgesetzt werden dürfe, sondern nach oben begrenzt werden müsse. Im übrigen konnte der

Staat zur Deckung der Betriebsfehlbeträge, zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals während der Konzessionsdauer jedoch höchstens auf 60 Jahre beitragen, wenn das Departement und die Gemeinden einen wenigstens gleichen Beitrag leisteten. Dabei war aber Voraussetzung, dass der gewährleistete Zins den durchschnittlichen Zinssatz der Französischen Rente, nach dem niedrigsten Kurse während der letzten 6 Monate vor der Gemeinnützigkeitserklärung berechnet, um höchstens 0,65 Frcs. übersteigen dürfe, und dass ferner der Staat, das Departement und die Gemeinden bei Deckung der Betriebsfehlbeträge mit keinem höheren kilometrischen Beitrag als 750 Frcs. für Lokalbahnen und 500 Frcs. für Strassenbahnen herangezogen werden könnten. Nach dem neuen Entwurf kann die Beihilfe des Staates in Kapital oder durch Zinsengewähr (annuité), deren Dauer höchstens 60 Jahre betragen darf, geleistet werden; sie darf keinenfalls den Betrag der Ausgaben, welche das Departement oder die Gemeinde übernimmt, übersteigen. Keinenfalls darf auch die vom Staate unter der Form der Zinsengewähr bewilligte Beihilfe die Wirkung haben, dass der Unternehmer eine Zubusse erhält, die mehr beträgt, als erforderlich ist, um 1. das von ihm gelieferte Kapital zu verzinsen und zu tilgen, wobei der Zins mit einem Aufschlag von 0,60 Frcs. nach dem durchschnittlichen Satz der Französischen Rente unter Zugrundelegung des niedrigsten Kurses in den letzten 6 Monaten berechnet wird; 2. um die Betriebsfehlbeträge zu decken bis zur Höhe einer in der Konzessionsurkunde festzusetzenden Summe, die keinenfalls 500 Frcs. für 1 km übersteigen darf.

Nach dem Ausschussentwurf hatte der Unternehmer eine solche Summe zum Anlagekapital beizutragen, dass daraus die gesammte bewegliche Ausstattung der Bahn beschafft werden konnte. Nach dem neuen Entwurf muss das Grundkapital der Konzessionsgesellschaft, wenn die Anlagekosten 40 000 Frcs. für 1 km nicht übersteigen, wenigstens $^1/_4$ der Anlagekosten betragen; wenn die Anlagekosten dagegen 40 000 Frcs. für 1 km übersteigen, so muss es wenigstens 10 000 Frcs. für 1 km nebst $^1/_8$ der Anlagekosten betragen.

Der Kammerausschuss hatte die Ausgabe von Schuldverschreibungen in höherem Betrage als das Grundkapital für den Fall zugelassen, wenn der Minister der öffentlichen Arbeiten anerkennt, dass der zur Verzinsung und Tilgung der auszugebenden Schuldverschreibungen erforderliche Betrag durch die Reinerträge der zu bauenden Linie oder anderer Linien, für welche die Gesellschaft in demselben Departement oder bei Verlängerungen in einem angrenzenden Departement die Konzession besitzt, genügend gesichert ist. Nach dem neuen Entwurfe dürfen Schuldverschreibungen nicht in höherem Betrage als das Grundkapital ausgegeben werden, bevor die Antheilscheine voll eingezahlt sind. Die Gesellschaft kann alsdann ermächtigt werden, Schuldverschreibungen in höherem Betrage bis zum Doppelten des Grundkapitals auszugeben, wenn der Minister die Sicherstellung der Schuldverschreibungen in gleicher Weise, wie es der frühere Entwurf vorsah, anerkennt.

Während der Ausschuss s. Zt. bestimmt hatte, dass behufs Erneuerung der Geleise und Fahrbetriebsmittel, sowie für unvorhergesehene Ereignisse Rücklagen angesammelt werden sollten, ist die Bildung von Rücklagen in dem neuen Entwurf nicht vorgesehen.

Nach dem früheren Entwurfe durften die Betriebsausgaben nicht im voraus festgesetzt, mussten aber nach oben begrenzt werden; überdies war eine Theilung des Reingewinnes zwischen dem Staat und Departement einerseits und dem Unternehmer andererseits vorgesehen. Auch nach dem neuen Entwurf ist eine Festsetzung der Betriebsausgaben im voraus ausgeschlossen und eine Begrenzung nach oben gefordert, aber es kann in der Konzession auch eine Ersparnissprämie festgesetzt werden, welche einen Theil der zulässigen höchsten Ausgaben beträgt; eine andere Theilung des Gewinnes zu Gunsten des Staates und Departements findet dagegen nicht mehr statt.

In der Fachpresse findet der Entwurf des Ministers Jonnart keine Anerkennung; selbst die radikale Zeitschrift „La voie ferrée“ ist der Ansicht, dass der Entwurf zwar nicht die Absicht, aber die Wirkung haben werde, dass in den ärmeren Departements keine Lokalbahnen mehr gebaut werden können. Man muss sich daher fragen, welche zwingenden Gründe haben den Minister bewogen, in solcher Weise von den bisherigen Anschauungen abzuweichen; einige Stellen aus der Begründung mögen als Antwort dienen:

Es ist der unbedingte Grundsatz aufgestellt worden, dass die Zinsengewähr keinenfalls auf vorausbestimmte Ausgaben (dépenses forfaitaires) angewendet werden darf. Wenn der Unternehmer eine vollständige Gewähr entweder für die Anlagekosten oder für die Betriebsausgaben verlangt, so darf sich diese Gewähr nur auf die wirklich erfolgten und gehörig nachgewiesenen Ausgaben beziehen. Um die Prüfung wirksam zu machen, ist vorgeschrieben, dass die Vergebung der Arbeiten stets durch öffentliches Ausschreiben zu erfolgen hat, weil sonst das Verbot einer festen Vergütung der Baukosten ohne Zweck sein würde. Aber wenn auch die Prüfung der Ausgaben erforderlich ist, sobald die Zinsengewähr beansprucht wird, so muss man sie doch als eine Belästigung des Unternehmers, die überdies bei dem Mangel an geeigneten Beamten in den Departements nur schwierig durchzuführen ist, anerkennen; infolge dessen ist der Unternehmer in solchen Fällen davon entbunden worden, wenn er einen Theil der Gefahr des Unternehmens auf seine Schultern nimmt. Wenn sich die Gesellschaft verpflichtet, den Betrieb auf eigene Kosten und Gefahren zu führen, so ist eine Prüfung der Betriebsausgaben nicht erforderlich. Wenn sie ausserdem damit einverstanden ist, dass ihr Grundkapital nur von den etwaigen Reinerträgen seinen Zins erhält, so entfällt die Prüfung der Baukosten. Allerdings wird man in solchen Fällen nicht genau feststellen können, ob das Grundkapital den vorgeschriebenen Theil des Gesammt-Anlagekapitals bildet, aber bei der heutigen Erfahrung wird der Unterschied zwischen der Schätzung und den wirklichen Ausgaben nicht bedeutend sein.

Eine der Neuerungen des Entwurfes besteht darin, dass die etwaige Theilung der Reinerträge nur für Unternehmungen vorgesehen ist, die eine Betriebsgewähr geniessen; denn die Abschaffung der festen Betriebsvergütung hinsichtlich der Zinsengewähr würde ohne Wirkung sein, wenn man sie zum Zweck einer etwaigen Theilung der Einnahmen wieder aufleben liesse. Die Theilung der nach Prüfung der Ausgaben verbleibenden Reinerträge hat zwar nicht den gleichen Nachtheil, aber sie setzt die nur schwierig durchzuführende Prüfung der Ausgaben voraus. Diese Prüfung schwächt allerdings den Nachtheil der festen Betriebsvergütung ab, aber sie entbindet nicht davon, die Ausgaben nach oben zu begrenzen und sobald diese Höchstgrenze erreicht ist, wirkt sie wie eine feste Betriebsvergütung. Man ist also dem ausgesetzt, dass die Betriebskosten übermässig anschwellen, wenn die Höchstgrenze freigebig bemessen ist, oder thatsächlich eine feste Betriebsvergütung zu haben, wenn die Grenze knapp gezogen ist. Die Prüfung der Ausgaben allein beseitigt daher nicht alle Nachtheile, welche die Festsetzung der Betriebsausgaben im voraus im Gefolge hat; demnach ist es ein Vortheil, wenn jede Rechnungseinmischung in die Unternehmung sowohl bezüglich der Zinsengewähr, als auch hinsichtlich der Theilung etwaiger Ueberschüsse unterbleiben kann. Ist dagegen die Prüfung der Ausgaben beim Beginn der Unternehmung mit Rücksicht auf die Zinsengewähr eingerichtet worden, so liegt kein Grund vor, sie später nicht beizubehalten, um etwaige der Theilung unterliegende Ueberschüsse festzustellen. Nur wenn keine Betriebsgewähr verlangt worden ist, mag dem Betriebsführer auch der spätere Gewinn verbleiben, wie er im Anfang den Verlust übernommen hat. In diesem Falle ist die Verzinsung und Rückzahlung der Staats- und Departementsbeihilfen ausgeschlossen; allerdings sind die Fälle von erheblichen Gewinnen aus dem Lokal- und Strassenbahnbetriebe so selten, dass das Opfer nicht als wesentlich angesehen werden kann.

Aus Russland.

Nochmals die Staffeltarife für den Personenverkehr in Russland.

In Nr. 24 S. 219 d. Ztg. hatten wir kurz über die beabsichtigte Reform der Personentarife berichtet. Heute sind wir schon in der Lage, über das Ergebniss der Verhandlungen Mittheilungen machen zu können, da bereits feste Beschlüsse vorliegen und die ermässigten Sätze schon mit 15./27. d. Mts. zur Erhebung gelangen sollen.

Schon aus den kurzen Mittheilungen in obengenannter Nummer wird erkennbar gewesen sein, dass die Kommission sich für einen Differentialtarif entscheiden würde, der ganz bedeutende Preisermässigungen gewährt und durch den namentlich nunmehr auch die beiden oberen Fahrklassen einem grösseren Publikum zugänglich gemacht werden würden. Musste man bis jetzt z. B. bei 1 000 Werst Entfernung zahlen: III. Klasse 14,38 R., II. Klasse 28,13 R., I. Klasse 37,50 R., so ermässigen sich diese Preise nach dem neuen Tarif auf 8,36 R., bezw. 12,54 R., bezw. 20,90 R., Preise, die mit zunehmender Entfernung immer tiefer sinken, z. B. bei 1 800 Werst nur noch III. Klasse 12,6 R. (statt 25,88 R.), II. Klasse 18,09 R. (statt 50,63 R.), I. Klasse 30,15 R. (statt 67,50 R.) betragen. Die Ermässigung tritt ein für die III. Klasse mit der 160. Werst, für die beiden oberen Klassen noch früher. Es wurde in der Kommission von einer Ermässigung für die III. Klasse bei Entfernungen von weniger als 160 Werst aus dem Grunde abgesehen, „weil eine Preisherabsetzung sich hier für die Reisenden absolut nicht fühlbar machen würde“, wobei natürlich kurze Fahrten in die Sommerfrische nicht in Betracht kommen,

da für solche Fahrten ein besonderes Schema in Aussicht genommen ist.

Welche ausserordentliche Verbilligung der neue Tarif gegenüber dem bestehenden gewährt, zeigt anschaulich nachstehende Tabelle:

Entfernung	III. Klasse		II. Klasse		I. Klasse	
	alter Tarif	projektirter Tarif	alter Tarif	projektirter Tarif	alter Tarif	projektirter Tarif
Werst	R.	R.	R.	R.	R.	R.
25	0,36	0,36	0,70	0,54	0,94	0,90
50	0,72	0,72	1,41	1,08	1,88	1,80
100	1,44	1,44	2,81	2,16	3,75	3,60
160	2,30	2,30	4,50	3,45	6,00	5,75
200	2,88	2,66	5,63	3,99	7,50	6,65
300	4,31	3,56	8,44	5,34	11,25	8,90
400	5,75	4,36	11,25	6,54	15,00	10,90
500	7,19	5,16	14,06	7,74	18,75	12,90
600	8,63	5,86	16,88	8,79	22,50	14,65
700	10,06	6,56	19,69	9,84	26,25	16,40
800	11,50	7,16	22,50	10,74	30,00	17,90
900	12,94	7,76	25,31	11,64	33,75	19,40
1 000	14,38	8,36	28,13	12,54	37,50	20,90
1 200	17,25	9,36	36,75	14,04	45,00	23,90
1 400	20,13	10,36	39,38	15,54	52,50	25,90
1 600	23,00	11,26	45,00	16,89	60,00	28,90
1 800	25,88	12,06	50,63	18,09	67,50	30,15

Diese Tarife verbilligen nicht nur das Reisen, sondern sie werden, wie gesagt, unzweifelhaft auch zur Folge haben, dass namentlich bei weiteren Reisen viele von den Personen, die jetzt III. Klasse fahren, die II. Wagenklasse benutzen und zahlreiche Personen der II. Wagenklasse zur I. Wagenklasse übergehen werden, da schon bei Entfernungen von 500 Werst der projektirte Tarif für die II. Klasse nur um einige Kopeken höher ist, als der jetzige Tarif für die III. Klasse. Für die Eisenbahnen ist es natürlich ein nicht zu unterschätzender Vortheil, wenn sich die Reisenden gleichmässiger auf alle Wagenklassen vertheilen.

Nach annähernd angestellten Berechnungen würde sich nach erfolgter Bestätigung des projektirten Tarifs bei gleichbleibender Personenfrequenz ein Fehlbetrag in den Einnahmen der Eisenbahnen von etwa 7—8 Millionen Rubel pro Jahr herausstellen, aber es kann wohl nicht zweifelhaft erscheinen, dass der Verkehr sich mit der bedeutenden Verbilligung der Eisenbahnfahrten auch ebenso bedeutend steigern und dadurch der Fehlbetrag vermindert oder gar in einen Mehrbetrag verwandelt werden wird.

Was die Feststellung ermässigter Personentarife für Kurier- und Schnellzüge betrifft, so hat die Kommission es für unnöthig erachtet, irgend eine allgemeine Maassnahme zu treffen, sondern wird für jede Bahn, die dergleichen Züge im Betrieb hat, gesonderte Beschlüsse fassen.

Moskau-Nischni Nowgoroder Bahn: Haltestelle Ussad.

Der Minister der Verkehrsanstalten hat verfügt, die Haltestelle der Moskau-Nishni Nowgoroder Bahn „Kirshatsch" in „Ussad" umzubenennen.

Kursk-Woroneshbahn: Streckeneröffnung.

Am 2. Januar d. J. ist auf der im Bau begriffenen Kursk-Woroneshbahn die Theilstrecke von Kursk bis Kschen, 113,36 Werst, für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Südostbahnen: Zweigbahneröffnung.

Am 30. Januar d. J. ist der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf der von der Südostbahn-Gesellschaft erbauten Zweigbahn von Schachtnaja bis zu den Wlassowskigruben eröffnet worden.

Aus England.

Für die Verproviantirung von London

hat die Südwestbahn einige Aenderungen in der Beförderungsweise zwischen Southampton und London eintreten lassen, um in der Versorgung mit überseeischen Produkten den sonstigen Hafenplätzen Englands, namentlich Liverpool, in wirksamer Konkurrenz zu begegnen. Dass die von Liverpool nach Southampton verlegte Dampferlinie dem Liverpooler Verkehr, soweit die Personenbeförderung in Frage kommt, Abbruch thut, ist bekannt. Mit Bezug auf den Güterverkehr dagegen ist fraglich, ob Southampton gegen früher gewonnen hat; nur der Verkehr in Lebensmitteln dürfte sich in Southampton rege entwickeln. London mit seinen 5 000 000 Einwohnern stellt den grössten Lebensmittelmarkt der Welt dar und die Entfernung bis London ist so gering, dass durch angemessene Verbilligung der Frachten und bequeme Beförderungsgelegenheit dieser Verkehr einen lebhaften Aufschwung nehmen kann. Unter den Maassregeln, welche die Südwestbahn im Interesse des Personen- und Güterverkehrs getroffen hat, verdienen die zur Beförderung von Fleisch getroffenen besonderer Erwähnung. Es werden besondere Züge aus den gewöhnlichen offenen Güterwagen zusammengestellt, mit denen die Rollwagen für das Fleisch direkt befördert werden. Ein vierräderiger Güterwagen trägt einen, ein sechsräderiger zwei solcher Fleischabfuhrwagen, die mit Decken versehen sind. Der Zug fährt am Dock neben das Schiff, das Fleisch wird in die Abfuhrwagen verladen und dann fährt der Zug als Schnellzug nach London. Hier werden die Rollwagen von den Güterwagen genommen, Pferde vorgespannt und den Abnehmern, Schlächtern, Markthändlern sofort ans Haus gefahren. Die Rollwagen sind Eigenthum der Bahngesellschaft, nicht ihrer Kunden.

Zahnradbahn auf den Ben Nevis in Schottland.

Der Ben Nevis, welcher 40 km Umfang hat und nahe bei der Westhochlandbahn steil aus der Ebene bis zu 1 350 m Höhe über dem Meeresspiegel aufsteigt, erhält jetzt eine nach festländischem Muster zu erbauende Zahnradbahn. Dieselbe wird lediglich dem Vergnügungsverkehre dienen. Mit der Westhochlandbahn wird sie durch einen 1,50 km langen Fahrweg verbunden. Die Gesammtlänge der Bahn beträgt rund 6,50 km. Die grösste Steigung, 1 : 2,62 auf 550 m Länge, lässt der der Pilatusbahn — 1 : 2,2 — nicht viel nach; die Rigibahn hat eine grösste Steigung von 1 : 4. Die kleinsten Krümmungen der Ben Nevisbahn erhalten 120 m Halbmesser. Der Oberbau, bestehend aus den beiden Fahrschienen und der mitten dazwischen liegenden Zahnstange, wird auf einem Mauerwerksfundamente sicher verankert. Veranschlagte Kosten der Bahn: 500 000 bis 600 000 *M.*

Betriebsergebniss der Liverpooler elektrischen Hochbahn.

Auf der Aktionärversammlung vom 13. Februar d. J. wurde der Bericht über das erste Betriebsjahr vorgelegt. Vom Parlament sind 11,3 km genehmigt worden; davon sind 9,4 km gebaut und 8,24 km während des am 31. Dezember 1893 endigenden Halbjahres betrieben worden. Es wurden 392 000 Personenzugkm gefahren und 2 500 000 Personen befördert, von letzteren 260 000 in der I., 1 294 000 in der II. Klasse und 922 000 Arbeiter auf besondere Rückfahrkarten. Auf jeden Zug kamen 50 Personen im Durchschnitt; ein Zug hat 114 Sitzplätze. 95 % aller Züge waren pünktlich, bei einer Zugfolge von 5 Minuten; das elektrische Signalsystem hat sich also durchaus bewährt.

Die Roheinnahme des Halbjahres betrug 370 280 *M.*; die Betriebskosten machten 275 460 *M.* oder 74 % der Roheinnahme aus. Auf die Vorzugsaktien konnte 5 % und auf die gewöhnlichen Aktien 1 % gezahlt werden, ein fürs erste gewiss befriedigendes Ergebniss. Die Lokomotivkraft wurde bis zum 1. Januar d. J. von den Unternehmern zu 10 ₰ für 1 Zugkm gestellt. Nachdem jetzt die Gesellschaft auch diese Angelegenheit in die Hand genommen hat, werden weitere Ersparnisse erwartet.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 14. März, in welcher Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert den Vorsitz führte, hielt Herr Geh. Baurath Schneider aus Harzburg einen Vortrag über das Privatkapital und die Entwickelung unserer Eisenbahnen. Der Herr Vortragende beschäftigte sich hauptsächlich mit der Erörterung des Standpunktes, welchen die Königlich Preussische Eisenbahnverwaltung den mit ihr in Verbindung stehenden Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung und den Kleinbahnen, mit einem Wort den Nebenbahnen gegenüber einnimmt. Die Staatsregierung hat in betreff der noch so nöthigen Nebenbahnen an das Privatkapital appellirt, obgleich die Durchschnittsverzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen z. B. im Jahre 1890/91 5,39 % betrug, also verglichen mit den Staatsbahnen anderer Länder hoch genannt werden kann. Herr Schneider schätzt den Bedarf an noch zu bauenden Nebenbahnen auf 17 000 km mit einem Herstellungswerth von 2,5 Milliarden Mark. Diese Nebenbahnen müssen aber direkte Tarife erhalten, d. h. direkte Expedition, ohne dass sie gehalten sein sollen, die Frachtsätze der Staatsbahnen einzuführen. Eine Gleichheit der Tarife für alle Bahnen ist ohne eine Schädigung der Existenzbedingungen der Nebenbahnen nicht rathsam. In den meisten Fällen brauchen die Tarifsätze der einzelnen Nebenbahnen höchstens 50 % derjenigen zu betragen, welche bei dem zuvor den Verkehr vermittelnden

Transport durch Pferde usw. erhoben wurden, um eine Rente zu erzielen. Sichert man den Nebenbahnen auch bei einer von dem Hauptbahntarif abweichenden Tarifgestaltung die direkte Expedition, also die halbe Expeditionsgebühr, wie das z. B. in Oesterreich geschieht, zu, so werden die Nebenbahnen sich mässig verzinsen. Das Kleinbahnengesetz vom 28. Juli 1892 hat mit den Zweck, das seit längerer Zeit vom Eisenbahnbau zurückgedrängte Privatkapital demselben wieder geneigt zu machen. In diesem Gesetze gibt es aber nur 2 Paragraphen, welche dem Unternehmer den vielen Pflichten gegenüber vermeintliche Rechte gewähren, das ist einerseits die Bestimmung, dass der Anschluss von Kleinbahnen an Hauptbahnen gestattet wird, andererseits, dass der Unternehmer die Feststellung der Beförderungspreise mindestens auf 5 Jahre selbst bestimmen kann. Der Vortragende hat die Rechte als vermeintliche bezeichnet, weil beispielsweise die Baukosten des Anschlusses in vielen Fällen kaum erschwingliche sind, auch die Entschädigung für die Mitbenutzung des Anschlussbahnhofes oft 25—35 % der gesammten Jahreseinnahme der Nebenbahn verschlingt. In der Tariffrage nutzt dem Unternehmer nur dann das Gesetz, wenn dieselbe Expeditionsgebühr der Kleinbahn zugebilligt wird, sonst hat die Bestimmung gar keinen praktischen Werth. Der Schwerpunkt liegt daher in der Handhabung des Gesetzes, nicht im Gesetz selbst. Darin liegt jedoch eine Unsicherheit, welche beseitigt werden sollte, falls das Gesetz überhaupt den erhofften Zweck erfüllen soll.

Nach Beendigung dieses Vortrages führte Herr Dr. Braun ein sinnreiches einfaches Instrument zur Geschwindigkeitsmessung vor, welches auch geeignet sein kann, die Zuggeschwindigkeit zu bestimmen.

Als einheimisches ordentliches Mitglied wurde Herr Regierungs- und Baurath Schwering in üblicher Abstimmung in den Verein aufgenommeu.

Urtheile.

v. O. **Eisenbahn-Stationsassistenten sind zu Gemeindeverordneten nach Preussischem Recht nicht wählbar.** Das Ober-Verwaltungsgericht hat durch ein Erkenntniss vom 3. Juni 1893 in Uebereinstimmung mit den vorhergegangenen Aussprüchen des Kreisausschusses zu Halberstadt und des Bezirksausschusses zu Magdeburg sich dafür entschieden, dass die Stationsassistenten der Eisenbahnverwaltung zu Gemeindeverordneten nicht wählbar seien. Der Gerichtshof habe bereits früher anerkannt, dass auch die Eisenbahn-Polizeibeamten zu den Beamten gehören, welche § 17 der Städteordnung vom 30. Mai 1853 als unfähig zum Amte eines Stadtverordneten bezeichne und nehme nunmehr weiter an, dass auch im Sinne des gleichartigen Verbots im § 53 Nr. 4 der Landgemeindeordnung sowohl den Stationsvorstehern als auch den Stationsassistenten die Wählbarkeit zu Gemeindeverordneten genommen worden sei. Nach dem Bahnpolizeireglement vom 30. November 1885 gehören aber zu den Bahnpolizeibeamten auch die Stationsassistenten, bezüglich der ihnen übertragenen Dienstverrichtungen nach aussen hin mit der Befugniss ausgestattet, den öffentlichen Sicherheitsdienst wahrzunehmen und Polizei zu üben.“ (Gemeinde-Verw.-Bl. 1893 S. 341.)

Vom Büchertisch.

L. de Perl, Conseiller d'Etat, Directeur du service international de la Grande Société des Chemins de fer russes: **Les réformes des tarifs de voyageurs.** Bruxelles, P. Weissenbruch. 1893.

Unter obigem Titel hat der durch seine verdienstvollen Bemühungen auf dem Gebiete des internationalen Eisenbahnverkehrs bekannte Verfasser „unter den Auspizien und im Auftrage des Russischen Finanzministeriums“ eine interessante „Studie über die bestehenden Personentarife, die eingeführten oder geplanten Reformen derselben und deren Ergebnisse“ veröffentlicht. Die Veranlassung dazu hat — wie dem Vorworte zu entnehmen — ein demselben ertheilter Auftrag gegeben, die Ungarische Personentarifreform zu studiren, und zu prüfen, ob sie auf die Russischen Eisenbahnen Anwendung finden könne. Beim Vollzuge dieses Auftrags gewann der Verfasser die Ueberzeugung, dass das Studium des Ungarischen Systems allein nicht genügt, um sich eine klare Vorstellung von der Reform der Personentarife zu bilden, zumal diese Tarife auch in anderen Europäischen Ländern Umwandlungen erfahren haben oder demnächst erfahren sollen. Er entschloss sich deshalb, ganze Arbeit zu machen und bediente sich hierzu geeigneter Nachforschungen an Ort und Stelle, theilweise auch besonderer Veröffentlichungen oder offizieller Quellen.

Die über 17 Bogen gr. 8° starke Schrift behandelt in 5 Kapiteln folgende Gegenstände: 1. Abriss der hauptsächlichsten Reformvorschläge, von Galt und Brandon in England, Napoleon III., Marcfoy und andern in Frankreich und Belgien, bis auf Perrot, Herzka und Engel in Deutschland und Oesterreich. 2. Kritische Prüfung der Ursachen der geplanten oder durchgeführten Reformen in Ungarn, Oesterreich, Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland, Schweiz, Italien, Schweden, Norwegen, Dänemark, England, Spanien, Portugal, Rumänien, Serbien, Bulgarien, Türkei, Aegypten, Griechenland, Amerika und Russland. 4. Kritik der Reformen. 5. Allgemeine Betrachtungen und Schlussfolgerungen.

Es sind namentlich die aus dem reichen Material abgeleiteten Schlussergebnisse, welche unsere Leser interessiren dürften. Fast überall sind, mit wenigen Ausnahmen, die Personentarife niedriger als in Russland. Mit der Ausdehnung des Russischen Bahnnetzes hat, wie statistisch nachgewiesen wird, die Zunahme der Reisenden nicht gleichen Schritt gehalten, noch weniger aber die der Einnahmen. Insbesondere zeigt sich eine fortwährende Abnahme der Zahl der Reisenden I. und II. Klasse zu Gunsten der III. und IV. Klasse, was bei gewissen Bahnen besonders auffällig hervortritt. Hiernach ist — schon im Interesse der Eisenbahnen — auf eine Hebung des Verkehrs und damit auch der Einnahmen, durch alle möglichen Mittel, namentlich durch Ermässigung der Tarife, hinzuwirken. Bei der grossen Ausdehnung Russlands kommt hierbei namentlich der Fernverkehr in Betracht; doch wäre es nützlich, auch dem Verkehr zwischen benachbarten Stationen, namentlich in Handels- und Industriegebieten, ähnliche Wohlthaten, wenn auch in geringerem Maasse, zu theil werden zu lassen.

Bezüglich der Grundlagen für die in Aussicht zu nehmenden Reformen wird es — wie der Verfasser sehr richtig bemerkt — dem Publikum weniger auf das Tarifsystem, als auf möglichst billige Preise ankommen. Er verwirft das Ungarisch-Oesterreichische Zonensystem, weil dasselbe eine zu auffällige Preiserhöhung beim Uebergang in eine andere Zone zeige, welche vom Reisenden durch Unterbrechung der Fahrt leicht umgangen werden könne. Dagegen würde nach der Ansicht des Verfassers ein System mit fallender Skala den Verhältnissen Russlands und der Gerechtigkeit (?) am meisten entsprechen. Die Einzelheiten des auf dieser Grundlage vorgeschlagenen Systems näher zu beleuchten, würde hier zu weit führen. Es sei nur hervorgehoben, dass neben den hiernach in Aussicht genommenen Preisermässigungen, unter besonderer Behandlung der gewöhnlichen, der Post- und der Kurierzüge, auch Rundreise- und Abonnementkarten, sowie sogen. Billets de campagne für den Nahverkehr, mit ausserordentlichen Taxreduktionen empfohlen werden. Weiter ist der Wegfall der I. und eventuell auch der II. Klasse für gewisse Linien und Züge in Aussicht genommen.*)

Als Versuchsfeld für die geplanten Reformen, welche der Verfasser für finanziell unbedenklich hält, würden zunächst die Staatsbahnen dienen können.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Regierungs- und Baurath Siewert in Wiesbaden ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Direktors des Betriebsamts daselbst betraut worden.

Der Regierungsrath Dr. Michaelis in Frankfurt a/M. ist der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst zur Beschäftigung überwiesen.

Dem Regierungsassessor Dr. Grünberg in Breslau ist die Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts (Breslau-Sommerfeld) in Breslau überwiesen.

Versetzt sind die Regierungsräthe Dr. Marschall, bisher in Wesel, nach Elberfeld behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst, Menzel, bisher in Lissa, nach Breslau behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Barzen, bisher in Gummersbach, als Mitglied an das Betriebsamt (Deutz-Giessen) in Köln-Deutz, Eggers, bisher in Bernburg, nach Aschersleben als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst, Fuchs, bisher in Cottbus, nach Greifswald als Vorsteher der Eisenbahn-Bauinspektion daselbst, Geber, bisher in Köln, als Mitglied an das Betriebsamt in Essen, Sachse, bisher in Aschersleben, nach Cottbus als Vorsteher der zu dem Betriebsamt in Halle a/S. gehörigen Bauinspektion daselbst; der Eisenbahn-Bauinspektor Gronewaldt, bisher in Stolp, nach Osterode unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bauinspektors bei der neuen Hauptwerkstätte daselbst.

Pensionirt ist der Regierungs- und Baurath Leuchtenberg, Hilfsarbeiter bei der Eisenbahndirektion in Hannover.

Ausgeschieden aus dem Staatseisenbahndienst ist der Regierungsrath Dr. Schubart, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, infolge Ernennung zum Geheimen Seehandlungsrath und Mitglied der Generaldirektion der Seehandlungssozietät.

Gestorben ist der Geh. Regierungsrath Buchholtz Direktor des Betriebsamts (Münster-Emden) in Münster und der Reg.- u. Baurath Zeyss, Mitglied des Betriebsamts in Halle a/S.

*) Man vergleiche hierüber die Russische Correspondenz in heutiger Nummer S. 253. Die Red.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Langenschwalbach-Zollhaus. Die Eröffnung der vorbezeichneten Neubaustrecke wird voraussichtlich am 1. Mai d. J. stattfinden.

Ueber die Verkehrsbeziehungen, welche für die an dieser Bahnstrecke belegenen Stationen Adolfseck, Hohenstein, Michelbach, Kettenbach und Rückershausen in Kraft treten werden, ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 28. März 1894. (796)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung der Station Eutritzsch für den Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen der Bahnstrecke Schkeuditz-Leipzig Magdebg Bhf. und der Thüringer Verbindungsbahn nach Leipzig Sammelbahnhof gelegene, an letzterer und an den diesseitigen Rangirbahnhof in Leipzig anschliessende Haltestelle Eutritzsch für den Frachtstückgut- und Wagenladungs - Güterverkehr eröffnet. Von dem genannten Tage ab findet zwischen der neuen Station und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen direkte Abfertigung von Frachtstück- und Wagenladungsgütern statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachten ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 31. März 1894. (797)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Böhmisch - Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarife vom 1. Oktober 1892 in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze für einige Stationen der Direktionsbezirke Altona, Bromberg, Erfurt, der Königl. Militär-Eisenbahn und der Weimar-Geraer Eisenbahn, sowie abgeänderte Frachtsätze für Stationen der Wutha-Ruhlaer und der Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen

Dresden, den 2. April 1894. (798)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Seehafen - Ausnahmetarife des Westdeutschen Verbandes tritt am 10. k. Mts. ein Nachtrag in Kraft, welcher ausser einigen formellen Aenderungen mehrere neue Frachtsätze enthält. Der Nachtrag ist voraussichtlich am 8. k. Mts. in den Verbandsstationen einzusehen bezw. käuflich zu haben.

Hannover, den 31. März 1894. (799)
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn. Die Station Darmstadt-Fabrikviertel wird mit Wirkung vom 10. April l. J. in den direkten Verkehr mit Württembergischen Stationen einbezogen.

Darmstadt, den 2. April 1894. (800)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Saarkohlenverkehr mit der Main-Neckarbahn. (Kohlentarif Nr. 4.) Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Darmstadt-Fabrikviertel der Main-Neckarbahn in den Ausnahmetarif für den bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind die Sätze der Station Darmstadt M. N. B. zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 0,025 für 100 kg zu Grunde zu legen.

Köln, den 5. April 1894. (801)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Am 10. April d. J. gelangen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 10 für die Beförderung von Mineralöl-Rückständen ab Neustadt a. d. H. nach den dortseitigen Stationen Kreuznach (Stadt), Neunkirchen (Saar), Saarbrücken, Saarlouis und Schleifmühle zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Dienststellen Auskunft ertheilen.

Köln, den 4. April 1894. (802)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Vom 10. April d. J. ab wird der am 15. Januar d. J. auf den Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Düngekalk auf den Verkehr mit sämmtlichen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn ausgedehnt.

Frankfurt a/M., den 5. April 1894. (803)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 7. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen Wien (K. F. N. B., Oe. N. W. B., K. F. J. B., K. E. B., Oe. U. St. E. G.), Wien (Donaukaibhf., Lagerhaus, Praterkai), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Klosterneuburg-Wendling, Nussdorf und Stadlau einerseits und Naundorf b. Dresden andererseits direkte Frachtsätze der Spezialtarife A 2, I, II und III in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 2. April 1894. (804)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Kufstein in den bestehenden Ausnahmetarif für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren aufgenommen. Auch der Artikel Schreibkreide wird zu den Sätzen dieses Ausnahmetarifs befördert.

Näheren Aufschluss ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 31. März 1894. (805)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. April l. J. ist der nachstehende neue Ausnahmetarif zur Einführung gekommen:

Ausnahmetarif für Koks, zum Hochofenbetriebe bestimmt, und Kokskohlen zur Herstellung von Koks für den Hochofenbetrieb

von Altwasser, Dittersbach i. Schl. und Waldenburg i. Schl. ob. Bhf. nach Amberg und Rosenberg, gültig bei Aufgabe oder Frachtzahlung für 10 000 kg pro Wagen. Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 2. April 1894. (806)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Juli 1894 gelangt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande der provisorische Ausnahmetarif für die Beförderung von Mais, Kleie etc., Malztreber und Schlempen zu Futterzwecken bestimmt vom 20. August 1893 nebst Nachtrag I und II und Anhang zur Aufhebung.

Breslau, den 4. April 1894. (807)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Verkehre Altona-Berlin-, Hannover-, Oldenburg - Breslau. Vom 10. April d. J. ab treten ermässigte Ausnahme-Frachtsätze für rohe Baumwolle von den Deutschen Nord- und Ostseehäfen nach Keltsch in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Breslau, den 4. April 1894. (808)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. April d. J. ab wird die Station Rahling der Vareler Nebenbahnen mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg zum Ortsverbrauche — Tarif vom 1. Juli 1890 — einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 31. März 1894. (809 B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung ist in den besonderen Zusatzbestimmungen zum Nebengebührentarif — Abschnitt C des 6. Nachtrags zum Badischen Gütertarif zu Ziffer IV, 4 folgende Bestimmung aufgenommen worden:

IV. Für Benutzung bahneigener Unterschlagskeile zur Verladung von Fässern und dergl. bei Wagenladungen wird berechnet
für das Paar . . . . . 5 ₰.

Karlsruhe, den 31. März 1894. (810)
Generaldirektion.

Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif Hannover-Bromberg der Nachtrag 8 in Kraft, welcher an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II neue Ausnahmetarife, sowie einzelne Berichtigungen enthält.

Durch den Nachtrag haben die Ausnahmetarife für den Verkehr nach Binnenstationen bezw. für den Platzverkehr der Hafenstationen unseres Bezirks eine wesentliche Erweiterung bezw. Ermässigung erfahren. Druckstücke des Nachtrages können durch die Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Bromberg, den 29. März 1894. (811)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr; Pflaumen-Ausnahmetarif Donau-Süddeutschland vom 20. IX. 88. Mit 31. Mai lfd. J. tritt obiger Tarif nebst Nachträgen I und II vollständig ausser Kraft.

München, den 28. März 1894. (812)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Schwedisch - Norwegischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai 1894 gelangt zum Tarif für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag I zur Einführung.

Durch denselben werden unter anderen die Stationen Stettin Central-Güterbahn-

hof und Stettin Personenbahnhof des Direktionsbezirks Berlin, Gummersbach des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Gotha und Ilmenau des Direktionsbezirks Erfurt in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 31. März 1894. (813)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit sofortiger Wirksamkeit tritt für die Beförderung nachgenannter Düngemittel:

„Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub"

bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ein Ausnahmetarif in Kraft.

Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger obenbezeichneten Tarifs angegebenen Tarifentfernungen zu den (mit den Frachtsätzen des sogenannten Rohstofftarifs der K. Preussischen Staatseisenbahnen übereinstimmenden) Frachtsätzen des für den inneren Verkehr der K. Bayerischen Staatseisenbahnen ausgegebenen Düngemitteltarifs a vom 1. März 1894.

Der Vizinalbahnzuschlag ist hierbei ausser Berechnung zu lassen, der Lokalbahnzuschlag dagegen einzurechnen, soweit derselbe nicht für einzelne im Tarif bezeichnete Lokalbahnstationen allgemein aufgehoben ist.

Der Ausnahmetarif gilt vorerst nur für den Verkehr in jenen Stationsverbindungen, für welche in den Leitungsvorschriften Verkehrsleitung über Aschaffenburg vorgesehen ist.

Ausgeschlossen bleiben von dem Ausnahmetarif die auf Badischem Gebiete liegenden Stationen: Eberbach, Gaimühle, Käferthal (Wohlgelegen) und Waldhof.

Im Verkehr jener Stationsverbindungen, für welche keine Verkehrsleitung über Aschaffenburg besteht, findet der Ausnahmetarif zunächst keine Anwendung.

Ueber die Verkehrsleitung geben die Abfertigungsstellen Aufschluss.

München, den 31. März 1894. (814)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbandsgütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Mit sofortiger Wirksamkeit tritt für die Beförderung nachgenannter Düngemittel: „Dünger (Mist und Abtrittsdünger), Konverterschlacken, phosphorhaltige (Thomasschlacken) und andere mineralische Phosphate, roh oder gemahlen, Gypsasche, Kalkasche (Staubkalk), Gaskalk und Wollstaub" bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht ein Ausnahmetarif in Kraft. Die Frachtberechnung erfolgt auf Grund der im Kilometerzeiger und in den Stationstarifen obenbezeichneten Tarifs angegebenen Tarifentfernungen zu den (mit den Frachtsätzen des sog. Rohstofftarifes der Königl. Preussischen Staatsbahnen gleichlautenden) Frachtsätzen des für den inneren Verkehr der K. Bayerischen Staatsbahnen ausgegebenen Düngemittelausnahmetarifs a vom 1. März 1894.

Der Vizinalbahnzuschlag ist hierbei ausser Berechnung zu lassen, der Lokalbahnzuschlag jedoch einzurechnen, soweit derselbe nicht für einzelne in den Tarifen bezeichnete Lokalbahnstationen allgemein aufgehoben ist.

Der Ausnahmetarif gilt vorerst nur für den Verkehr in jenen Stationsverbindungen, für welche in den Leitungsvorschriften Verkehrsleitung über Aschaffenburg vorgesehen ist. Erfolgt die Verkehrsleitung im Wechsel mit anderen Leitungswegen nur in einzelnen Monaten über Aschaffenburg, so gilt der Ausnahmetarif ebenfalls, jedoch hat die Verkehrsleitung in diesem Falle unter Ausschluss der anderen Routen im ganzen Jahre über Aschaffenburg stattzufinden.

Im Verkehre jener Stationsverbindungen, für welche keine Verkehrsleitung über Aschaffenburg besteht, kann der Ausnahmetarif vorerst keine Anwendung finden.

Ueber die neuen Frachtsätze und die Verkehrsleitung ertheilen die Verbandsstationen nähere Auskunft.

München, den 31. März 1884. (815)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Die für die Beförderung von Eisenerz und Schlacken zum Hochofenbetrieb nach Diedenhofen im Ausnahmetarif 9 des Binnenverkehrs vorgesehenen ermässigten Frachtsätze werden mit Ausnahme desjenigen für Sendungen von Stieringen-Wendel wegen mangelnden Bedürfnisses vom 15. Mai d. J. ab wieder aufgehoben.

Strassburg, den 30. März 1894. (816)
Kaiserliche Generaldirektion

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Grenzverkehr. Aufhebung des temporären Ausnahmetarifes für Mais, Kleie etc. Der vom 1. September 1893 bis auf Widerruf gültige temporäre Ausnahmetarif für die Beförderung von a) Mais, Kleie, Oelkuchen u. Oelkuchenmehl; b) Eicheln, Futterbrot, Futtermehl etc. von Südwestrussland nach Norddeutschland tritt mit 1. Juli 1894 ausser Kraft.

Wien, 2. April 1894. (817)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr. Güterverkehr-Galizien-Bukowina-Frankreich. (Frachtsatz im Rückvergütungswege für die Beförderung von Häuten, rohen und getrockneten, als Frachtgut.) Mit Gültigkeit ab 20. April 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1894, wird für die Beförderung von Häuten, rohen und getrockneten, als Frachtgut von Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów (Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen), sowie von Krakau (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach Paris Douane und Paris Reuilly bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen der Frachtsatz von 114,50 Frcs. Gold pro 1000 kg im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Abfertigung der Sendungen ist im Frachtbriefe wie folgt vorzuschreiben: entweder

a) mit Umkartirung in Eger und zwar bis Eger über Oswiecim-Olmütz-B. Brod-Bubna-Carlsbad; von Eger über Novéant, oder

b) mit Umkartirung in Nürnberg und zwar bis Nürnberg über Oswiecim - Olmütz - Prag - Furth i/W.; von Nürnberg über Novéant, oder endlich

c) mit Umkartirung in Wien K. E. B. und zwar bis Wien (K. E. B.) bei Sendungen von Krakau über Lundenburg, von Podgórze-Bonarka und Podgórze-Plaszów über Oswiecim - Lundenburg, bezw. über Saybusch, Zwardon - Sillein; ab Wien (K. E. B.) über Bischofshofen-Arlberg-Buchs-Delle, oder über Bischofshofen - Arlberg - Bregenz - Romanshorn-Delle oder über Bischofshofen-Arlberg-Bregenz - Konstanz - Altmünsterol oder über Simbach - Ulm - Mühlacker - Kehl-Avricourt.

An Stelle der Umkartirung kann die Neuaufgabe in Eger, Nürnberg oder Wien K. E. B. stattfinden.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf die schliessende Firma als Absender lautenden Original-Frachtbriefe bis Eger, bezw. Nürnberg oder Wien (K E.B.) und der auf die betreffende Firma als Absender lautenden Duplikat-Frachtbriefe von Eger, Nürnberg oder Wien (K. E. B.) bis Paris; eventuell gegen Vorlage der auf den Refaktiebewerber als Absender lautenden Original-Frachtbriefe von den Galizischen Stationen bis Paris oder einer jenseits Paris gelegenen Französischen Station.

Diese Dokumente sind längstens bis 31. März 1895 einzureichen.

Wien, am 31. März 1894. (818)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld und Köln rechtsrh. einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits ist mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. der III. Nachtrag ausgegeben worden und bei den betheiligten Stationen einzusehen.

Mainz, den 3. April 1894. (819)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

5. Verdingungen.

Gr. Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 150 Zughaken ist zu vergeben. Angebote sind bis zum 12. April d. J. einzureichen, Lieferungsbedingungen gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat zu beziehen.

Giessen, den 31. März 1894. (820)
Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Es ist die Anfertigung von 30 Stück Bufferstangen zu vergeben. Angebote sind bis zum 15. April 1894, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, woselbst Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 20 ₰ zu erhalten sind.

Giessen, den 3. April 1894. (821)
Der Grossh. Maschinenmeister
der Oberhessischen Eisenbahnen.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Wagenverkauf. Es sind hierselbst 13 noch lauffähige 2achsige, offene Güterwagen von 13,40 qm Bodenfläche,

0,70 m Bordhöhe, 3,66 m Radstand und 6500 kg Ladegewicht, zu verkaufen. Die Besichtigung kann jederzeit nach Vereinbarung mit unserer Maschineninspektion stattfinden. Angebote sind bis zum 1. M a i d. J. bei uns einzureichen.

Lübeck, den 21. März 1894. (822)

Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

2 im **Eisenbahnbau** bereits erfahrene **jüngere Techniker** werden zum sofortigen Antritt gesucht. Offerten mit Zeugnissabschriften und Gehaltsansprüchen unt. **W. S. 1033** an **Otto Thiele**, Annoncenexpedition, **Berlin C. 2** zu senden.

Darlehne und Cautionen
coul. und kostenfr. $4^1/_2$—6 % Zinsen.
Hochhaus, Berlin W., Goltzstr. 12.

Neue Bahnmeisterwagen
und **ausrangirte Güterwagen billig zu kaufen.** — Reflectanten wollen sub **A. H. 6648** Adresse u. Bedarf an **G. L. Daube & Co.** in **Köln** senden.

Ein im Eisenbahnbau erfahrener Ingenieur
für Bauausführung gesucht. Demnächstige Beschäftigung im Betriebe nicht ausgeschlossen.

Bewerbungen mit vollständigem Lebenslauf und Zeugnissabschriften und Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten an

die Bau- und Betriebsverwaltung für süddeutsche Nebenbahnen in Darmstadt.

Mannheimer Maschinenfabrik Mohr & Federhaff, Mannheim
liefert als 70jährige Specialität:
Krahnen und Hebevorrichtungen jeder Art,
Dampf- u. Handkrahnen,
Waggon-Krahnen,
Quaikrahnen,
Waggon-Waagen
mit und ohne Geleisunterbrechung.
Viele Hunderte im Betrieb.
Locomotiv-Controll-Waagen,
Roots-Gebläse, Feldschmieden.
Beste Referenzen.
Prospecte gratis.
Material-Prüfungs-Maschinen
über 200 in Betrieb.
Gepäck-Zeigerwaagen.

Loth's Patent. Holzlättchen-Deckengewebe
billigstes u. bestes Material
zum Festhalten des Deckenputzes, zur Herstellung leichter Zwischenwände, Verkleidung von feuchten Wänden, Verputzen von Façaden zu Dachisolirungen etc. etc.
Ernst Loth & Co. Halberstadt.
Prosp. gratis & franco.

Zeugniss:

Während des laufenden Jahres wird sich wie im Vorjahre, Gelegenheit bieten, mit dem von Ihnen fabricirten Holzstabgewebe Zwischenwände auszuführen. Ich habe dies bisher in der Weise bewirkt, dass 2 Rollen neben einander aufgehängt, mit Draht verbunden und dann mit Rabitzmasse überzogen werden, die so fertig gestellten Wände haben eine **grosse Festigkeit erhalten**, sind **haltbarer u. billiger** als **Mack'sche Gypsdielen** u. schnell herstellbar.

Weissenfels a/S. Otto Meienberg. Architect.

Farbenfabriken vormals Friedr. Bayer & Co., Elberfeld.

Geruchloses Antinonnin-Carbolineum.

Dieses geruchlose **Holzconservirungsmittel** ist gleichzeitig das beste aller bislang bekannt gewordenen Mittel zum

Trockenlegen feuchten Holzes und Mauerwerks.

Es **beseitigt** in kürzester Zeit **Schimmelbildung** und

verhindert Entstehen und Entwicklung von Hausschwamm und Mauerfrass.

Es dient zur Verdeckung **des üblen Geruches** in Kellerräumen, Rinnen, Abwasserleitungen und Aborten, sowie zur allgemeinen Desinfection.

Antinonnin-Carbolineum **tötet Bacterien, verhindert das Entstehen gefährlicher Infectionen,** ist demnach für die Bauhygiene von unschätzbarer Wichtigkeit.

Preis in Originalgebinden von 200 Kilo M. 27,— incl. Fass ab Berlin. Zu beziehen durch

Fretzdorff & Co., Berlin SW., Solmsstr. 38.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 28. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 28 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 11. April 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Organisation der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 5. d. Mts. stand der Nachtragsetat für 1894/95, betreffend die anderweite Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung, zur ersten Lesung. Das Haus beschloss, einem Antrage auf Ueberweisung der Vorlage in die Budgetkommission entgegen, die zweite Berathung ohne Vorberathung im Plenum vorzunehmen. Eigentliche Bedenken wurden gegen die Vorlage überhaupt nicht erhoben, es liess sich vielmehr von vornherein erkennen, dass das Haus derselben grosse Sympathien entgegenbrachte. Unter diesen Umständen können wir uns darauf beschränken, die Rede wiederzugeben, mit welcher Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen den (in Nr. 26 S. 238 d. Ztg. mitgetheilten) Plan weiter erläuterte:

Der dem Landtag der Monarchie vorgelegte Nachtrag zum Staatshaushaltsetat bezweckt, die Staatsregierung in die Lage zu setzen, diejenigen Vorbereitungen für die zum 1. April 1895 in Aussicht genommene Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung rechtzeitig treffen zu können, welche mit Geldausgaben verknüpft sind. In der Denkschrift ist bereits darauf hingewiesen, welcher Art diese Ausgaben sein werden; im wesentlichen sind es Kosten für die Versetzung von Beamten, für Anmiethung von Geschäftsräumen, für Drucklegung von Formularen usw. Es könnte die Frage aufgeworfen werden, ob es nicht zweckmässiger gewesen wäre, diese Kosten einfach aus den Mitteln des Etats 1894/95 zu entnehmen, um so mehr, als es ja auch der Staatsregierung zur Zeit noch nicht möglich ist, die Kosten rechnungsmässig näher anzugeben. Wenn die Staatsregierung den Weg des Nachtragsetats eingeschlagen hat, so hat sie ausser anderen Gründen dazu auch der Wunsch bewogen, den Landtag der Monarchie frühzeitig von einer so tief in alle staatlichen und wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes einschneidenden Maassregel in Kenntniss zu setzen und ihm die Gründe mitzutheilen, welche die Staatsregierung zu dieser Maassregel veranlassen. Die Umformung der Staatseisenbahn-Verwaltung darf nur unter zwei Voraussetzungen erfolgen: erstens, dass ein Bedürfniss für diese Veränderung nachgewiesen wird, und zweitens der Nachweis erbracht wird, dass etwas Besseres an die Stelle des alten gesetzt werden kann. Nach sehr eingehenden, über Jahr und Tag geführten Untersuchungen und Erwägungen ist die Staatsregierung zu der Ueberzeugung gekommen, dass beide Voraussetzungen im vorliegenden Falle zutreffen. Die gegenwärtige Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung ist eingeführt worden zum 1. April 1880, also zu dem Zeitpunkt, wo die grosse Aktion der Verstaatlichung der Privateisenbahnen, durch welche mein hochverehrter Herr Amtsvorgänger sich in der politischen und wirthschaftlichen Geschichte des Landes ein bleibendes Denkmal gesetzt hat, im wesentlichen ihren Abschluss fand. Die Aufgabe, die grossen Privateisenbahn-Unternehmungen, von denen jede eine auf historischem Grunde aufgewachsene Welt für sich bildete, mit ihren besonderen Einrichtungen für ihre Beamten, mit ihren besonderen Einrichtungen für Betrieb und Verkehr in einer für das Beste des Landes förderlichen Weise in die Staatsverwaltung überzuführen, war eine so schwere, wie sie wohl selten einer Staatsbehörde gestellt worden ist. Ich habe selbst bei einer der grössten Deutschen Privatbahnen, bei einer Bahn, die auf ihre Vergangenheit, auf ihre Unabhängigkeit stolz war, die stolz darauf war, nicht blos das Interesse ihrer Aktionäre, sondern auch die Interessen des Landes stets im Auge gehabt zu haben, — den Uebergang von der Privatbahn zur Staatsbahn mitgemacht. Heute noch, wie damals, kann ich nur der Be-

wunderung Ausdruck geben für den grossen Organisator, der, unterstützt durch ausgezeichnete Mitarbeiter, den Uebergang der Privatbahn in die Staatsverwaltung so weise und umsichtig vorbereitet und in die Wege geleitet hat, dass dieser Uebergang in einer Nacht sich vollziehen konnte, ohne dass die gewaltige Maschine auch nur zuckte, ohne dass sie an irgend einem Punkt auch nur eine wahrnehmbare grössere Reibung gezeigt hat. Dieser Erfolg ist erreicht worden nicht nur durch die weise und umsichtige Vorbereitung des grossen Aktes, sondern wesentlich auch durch die Pflichttreue, durch den Diensteifer und die Fachkenntnisse derjenigen Beamten, die meinem Herrn Amtsvorgänger zu Seite gestanden, wie derer, die seine Anordnungen ausgeführt haben. Meine Zuversicht, dass es auch mir gelingen wird, das, wenn auch nicht so gewaltige, doch immerhin ebenfalls nicht leicht zu nehmende Werk der Reorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Zufriedenheit des Landes durchzuführen, beruht im wesentlichen auf demselben Grunde. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass alle Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung vom Bahnwärter bis zum Ministerialdirektor ihrem Chef hierbei ihre Unterstützung nicht versagen werden, dass der Pflichteifer, die Umsicht und die Berufstreue, durch welche die Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung auch heute sich noch rühmlichst auszeichnen, das schwierige Werk wird gelingen lassen.

Meine Herren, unter der bisherigen Organisation sind grosse Erfolge erzielt worden. Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat sich zum Segen des Landes mächtig entfaltet, zugleich aber auch günstige finanzielle Ergebnisse erreicht. Seit der Einführung der Organisation sind nunmehr 14 Jahre ins Land gegangen, und es ist schon aus dem Grunde, meines Erachtens, durchaus gerechtfertigt gewesen, sich die Frage vorzulegen, ob die Organisation von 1880 den Verhältnissen in Anforderungen, wie sie seit der Zeit sich entfaltet haben, noch in ausreichender Weise gerecht wird. Die Organisation von 1880 war, wie gesagt, in erster Linie veranlasst durch die Verstaatlichungsaktion. Sie wurde in ihrer äusseren und inneren Ausgestaltung vielfach durch Rücksichten beeinflusst, welche der Verstaatlichung entsprangen. Die Verstaatlichung ist längst bis in alle Konsequenzen durchgeführt. Die Verschiedenheiten, die damals obwalteten, bestehen heutzutage nicht mehr. Es ist aus diesem Grunde also auch nicht mehr erforderlich, diejenigen Rücksichten auf historische Verhältnisse ferner walten zu lassen, die damals bei der Einführung der Organisation vollauf berechtigt waren. Mein Herr Amtsvorgänger hat mit vollem Recht sich die Aufgabe nicht dadurch erschweren wollen, dass er dasjenige, was historisch zusammengehörte, ohne Noth zerriss, dass er die Dinge, die nur örtlich zu regeln waren, in die Hände centraler Behörden legte. Er hat infolge dessen die äussere Gestaltung der Verwaltungsbezirke, der Betriebsämter sowohl wie der Direktionen, thunlichst an die historischen Verhältnisse angeschlossen. Es war aber auch ferner nach meiner vollen Ueberzeugung die Ueberführung der Privatbahnen in die Staatsverwaltung nur möglich mittelst einer ziemlich weitgehenden Decentralisation der Verwaltung. Mit der bis dahin in Geltung gewesenen schärfer centralisirten Verwaltungsorganisation hätte sich meines Erachtens das Werk viel schwieriger gestaltet und wäre jedenfalls nicht so rasch und glatt zum Abschluss zu bringen gewesen. Auch nach dieser Richtung hin sind die Verhältnisse vollständig verändert. Wie sehr die historischen Verhältnisse bei der Organisation von 1880 mitgewirkt haben, geht am klarsten daraus hervor, dass man Betriebsämter von 170 bis 450 km gebildet hat, Direktionen von 1 300 bis 4 000 km, und zwar war nicht die Verkehrsbedeutung der Kilometer in erster Linie dabei ausschlaggebend, sondern im wesentlichen, wie gesagt, waren es die historischen Verhältnisse. War es möglich, Betriebsämter von 450, Direktionen von 4 000 km erfolgreich zu verwalten, so sind Bezirke von 200, beziehungsweise 1 300 km wirthschaftlich nicht berechtigt. Die Erfahrungen, die wir nun seit der Zeit in den 14 Jahren gemacht haben, haben uns auch den Beweis geliefert, dass in den grösseren Verwaltungsbezirken durchaus nicht schlechter verwaltet wird, als in den kleinen. Im Gegentheil, nach meinen Erfahrungen ist in den grösseren Betriebsamtsbezirken besser verwaltet worden, als in den kleinen, und zwar aus zwei sehr nahe liegenden Gründen: weil die grösseren Bezirke mit besseren Kräften besetzt wurden — man sagte sich: die kleinen Bezirke haben weniger Arbeit und weniger Bedeutung; sie können also mit geringeren Kräften auskommen — und dann aus einem zweiten Grunde, den Sie bei allen Behörden bestätigt finden werden; es wird da am besten gearbeitet, wo die Verhältnisse erfordern, stets mit vollem Dampf zu arbeiten.

Die Neuorganisation schaltet aus dem Organismus — und das ist die wesentlichste und folgenschwerste Veränderung gegen den bisherigen Zustand — eine Instanz aus. Warum das geschieht, hat der Herr Vorredner schon klar und überzeugend dargethan: die Theilung der Verwaltung in drei Instanzen: Ministerium, Direktion und Betriebsamt macht die Verwaltung schwerfällig und kostspielig. Sie war damals nothwendig um der Verstaatlichung willen: sie ist heute nicht mehr nothwendig und wirkt überwiegend nachtheilig. Es ist ganz unzweifelhaft, dass das Schreibwerk dadurch ganz erheblich vermehrt worden ist; es ist aber auch ebenso unzweifelhaft, dass die Theilung der Gewalt und die Theilung der Verantwortung auf den ganzen Geschäftsgang nachtheilig eingewirkt hat. Gerade ein Betriebsunternehmen kann eine derartige Theilung der Befugnisse und der Verantwortung am allerwenigsten ertragen. Hier ist die persönliche Verantwortung, die persönliche Initiative durchaus maassgebend für den Erfolg. Aus diesem Grunde glaubt die Staatsregierung, eine Vereinfachung der Organisation durchführen zu sollen, und zwar dadurch, dass die Betriebsämter aufgehoben werden. Es konnte auch nicht zweifelhaft sein, welche von den beiden Behörden der ausführenden Verwaltung aufgehoben werden muss; es konnten nur die Betriebsämter sein. Ihr Bezirk ist zu klein, um eine erspriessliche Verwaltung und namentlich eine erspriessliche Wahrnehmung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse zu gestatten; die Erfahrungen, die wir mit den Betriebsämtern gemacht haben, bestätigen das. Kein Betriebsamt ist imstande, ohne Korrespondenz mit seinen Nebenbetriebsämtern irgend welche grössere Frage des Betriebs und Verkehrs lösen zu können; kein Betriebsamt ist aber auch imstande gewesen, irgend eine grössere Sache ohne Hereinziehung der Instanz der Direktion erledigen zu können. Umgekehrt waren die Direktionen in der weit überwiegenden Zahl von Fällen darauf angewiesen, zunächst den Bericht des Betriebsamts einzufordern. Dadurch ist sehr viel Zeit und auch sehr viel Geld in Anspruch genommen und die Sache selbst vielfach nicht gefördert worden. Die Direktion kann natürlicherweise einen grossen Theil der lokalen Geschäfte nicht selbst ausführen; sie hat deswegen zur Ausführung gewisser lokaler Funktionen lokale Beamte nothwendig. Ich stehe mit dem Herrn Vorredner genau auf demselben Standpunkt, dass die lokalen Beamten in Bezug auf die Geschäfte, die man ihnen überträgt, thunlichst selbständig gestellt werden müssen. Und das ist auch in der Organisation vorgesehen. Sie werden klar und deutlich umgrenzte Befugnisse erhalten, innerhalb deren sie die volle Verantwortung tragen, innerhalb deren sie aber auch befugt sind, dasjenige anzuordnen, was sie für gut und richtig halten Es ist aber natürlich und gar nicht zu umgehen, dass trotzdem das Papier in der Eisenbahnverwaltung nicht aus der Welt geschafft werden kann; es bleiben immerhin noch eine Reihe von Fragen übrig, die nur zu lösen sind von der Direktion und die von der Direktion nur dann gelöst werden können, wenn der betreffende lokale Beamte darüber gehört worden ist. Die Organisation beabsichtigt, auch in dieser Beziehung eine möglichste Vereinfachung herbeizuführen. Ich werde mir gestatten, auf diesen Punkt noch später zurückzukommen.

Die zweite Vereinfachung, die die Organisation herbeiführen will, ist die, dass die Erledigung der Geschäfte innerhalb der Direktion sich einfacher gestaltet, dass die persönliche Verantwortung der einzelnen Dezernenten und des Präsidenten klar umschrieben wird. Aus diesem Grunde sind die Abtheilungen grundsätzlich in Wegfall gekommen. Der Herr Vorredner hat nun seine Bedenken darüber ausgesprochen, dass trotzdem im § 18 die Möglichkeit vorgesehen ist, eine Abtheilung zu errichten. Das ist hauptsächlich aus folgenden Gründen geschehen. Es wird sich empfehlen, eine Reihe von Geschäften entweder innerhalb gewisser Gruppen der Direktionen oder auch innerhalb des ganzen Staatseisenbahngebiets in die Hand einer Direktion zu legen. Als solche Geschäfte sind zu bezeichnen beispielsweise die Beschaffung der Materialien, die Herstellung von Konstruktionen, die Statistik, vielleicht auch ein Theil der allgemeinen Personalverwaltung. Es kann sein, dass durch diese Zusammenfassung bei der betreffenden Direktion eine solche Geschäftsbelastung eintritt, dass es wünschenswerth ist, die Präsidenten von diesen Geschäften zu Gunsten wichtigerer Aufgaben zu befreien. Insbesondere für diesen Fall ist die Bildung einer besonderen Abtheilung vorgesehen. Ich glaube, dass nach dieser Erklärung auch der Herr Abg. Schmieding seine Bedenken gegen die ausnahmsweise Bildung einer Abtheilung wohl wird fallen lassen.

Das Gerüst des Schiffs, welches am 1. April 1895 nun vom Stapel gelassen werden soll, ist in der Organisation im einzelnen vollständig ausgebaut; ich verzichte darauf, hier in meinen einleitenden Worten auf die Einzelheiten des Baues zurückzukommen; die Denkschrift gibt hierüber hinreichende Auskunft. Indess möchte ich doch darauf hinweisen, dass das Schiff seinen Kurs nur richtig finden wird, wenn es von manchem Ballast, der die bisherige Verwaltung erschwert hat, befreit wird. Dahin gehende Erwägungen und Ermittelungen werden seit Jahr und Tag zwischen dem Herrn Finanzminister, der Ober-Rechnungskammer und mir gepflogen; die Ergebnisse, welche diese Ermittelungen bisher gehabt haben, sind dank dem Entgegenkommen, welches ich gefunden, sehr erfreulicher

Natur für die Staatseisenbahn-Verwaltung. Ich komme nur einer tief empfundenen Pflicht nach, wenn ich heute hier vor diesem Hause meinen Dank ausser dem Herrn Finanzminister insbesondere auch der Königlichen Ober-Rechnungskammer ausspreche, welche mit dem lebhaftesten Interesse und Entgegenkommen, mit Rath und That ihre Unterstützung in diesen Fragen mir hat zu theil werden lassen. Es ist bereits ein grosser Theil dieses Ballastes beseitigt; ein anderer Theil ist wenigstens schon aus den Tiefen und Winkeln der Verwaltung herausgeholt, um bei nächster Gelegenheit, beim Stapellauf, ins Meer der Vergessenheit geworfen zu werden. Die Erleichterung, welche die Staatseisenbahn hierdurch erfährt, ist eine sehr beträchtliche: unsere ganze Rechnungsaufstellung und Rechnungslegung, die Revision dieser Rechnung, die Kassenführung, Statistik usw. wird wesentlich dadurch erleichtert und vereinfacht. Es ist das ja um so nothwendiger, da im allgemeinen die staatliche Verwaltung in dieser ihrer Eigenschaft unvermeidlich mit grösseren formalen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, als eine Privatbahn. Was dazu die Parlamente beitragen, brauche ich hier nicht näher auszuführen, das wissen die Herren selbst besser als ich. Ich darf aber die Hoffnung aussprechen, dass Sie in den Bestrebungen, die mich geleitet haben, die Eisenbahnverwaltungen von manchem unnöthigen Formalismus und Schreibwerk zu erleichtern, mich unterstützen werden.

Es ist nicht zu vermeiden, dass die Umformung der Staatseisenbahn-Verwaltung nach manchen Seiten hin Interessen verletzt. Es wird zwar dahin gestrebt, die berechtigten Interessen thunlichst zu schonen; aber in allen Fällen ist es nicht möglich, und ich mache mich ja auch darauf gefasst, dass aus diesem hohen Hause hier derartige verletzte Interessen ihre Vertreter finden werden. Ich möchte nur die Herren bitten, dass Sie für diese Zeit gleich mir sich einen kugelfesten Panzer gegen das Uebermaass persönlicher Wünsche und Beschwerden anschaffen; mir geht das ganz gegen meine Natur, aber nothwendig ist es doch. Nach einer Richtung hin aber können wir den berechtigten Interessen gerecht werden: das ist bezüglich derjenigen Beamten, welche infolge der Reorganisation nicht mehr Verwendung finden. Die Reorganisation hat zum Zweck eine wesentliche Vereinfachung der Verwaltung und hat zur Folge, dass ein sehr erheblicher Theil der Beamten nicht mehr Verwendung findet, weil sie überflüssig werden. Die Zahl derselben richtig zu schätzen, ist mit einigen Schwierigkeiten verbunden, ich glaube aber, eine untere Grenze doch wohl angeben zu können, sie beträgt 1 700 Beamte. Wenn Sie bedenken, dass das nur Beamte der allgemeinen Verwaltung sind, so werden Sie die Ueberzeugung gewinnen, dass daraus sich sehr erhebliche finanzielle Vortheile ergeben. Es wird Ihnen voraussichtlich in den nächsten Tagen schon ein Gesetzentwurf*) vorgelegt werden, der die Verhältnisse dieser zur Disposition zu stellenden Beamten regelt, und zwar nach der Auffassung der Staatsregierung mit allem dem Wohlwollen und aller der Rücksicht, die der Staat denjenigen Beamten schuldet, die bisher treu ihre Pflicht gethan und infolge veränderter Verhältnisse, auf die sie keinen Einfluss haben konnten, nicht mehr verwendbar sind.

Ich bitte Sie zum Schluss, ertheilen Sie diesem Nachtragsetat, dessen Betrag ja an und für sich gering ist, Ihre Zustimmung, und bekunden Sie damit, dass Sie dem grossen Werke der Reorganisation sympathisch gegenüberstehen. Möge der Erfolg dann diejenigen Erwartungen erfüllen, welche seitens der Staatsregierung wie seitens des Landes an dieselbe geknüpft werden!

Auf einige Bemerkungen des Abg. Dr. Beumer erklärte der Herr Minister sodann noch weiter:

Zunächst möchte ich es als einen Irrthum des Herrn Vorredners bezeichnen, wenn er gesagt hat, dass die fremden Bahnen der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung in allen Dingen voraus sind. Das ist nicht richtig, im Gegentheil, was Betrieb und Verkehr betrifft, können wir uns mit jeder anderen Eisenbahnverwaltung durchaus messen. Wenn die Herren ausser Landes gehen, kommen sie zunächst mit der Erfahrung heim, dass unsere Verkehrsanstalten den Vergleich mit denen anderer Länder nicht zu scheuen brauchen. Zweitens ist es ein Irrthum des Herrn Vorredners, wenn er glaubt, dass die Beamten der Maschinenverwaltung bei den Vorschlägen der Neuorganisation nicht gehört worden seien. Das ist in ausreichendem Maasse geschehen; sowohl in der Centralinstanz haben die betreffenden Techniker mitgewirkt, wie bei den Direktionen. Es ist auch durchaus nicht beabsichtigt, den Maschinentechniker in irgend einer Weise zurückzusetzen. Wenn als einen Beweis hierfür der Herr Vorredner angeführt hat, dass den Bau- und Betriebsinspektoren abweichend von der bisherigen Einrichtung auch die Leitung des Betriebs übertragen worden ist, während die Leitung des Betriebs naturgemäss den Maschineninspektoren gebühre, so möchte ich darauf hinweisen, dass die lokale Beaufsichtigung des Betriebs — die Leitung liegt bei den Direktionen — den Bauinspektoren aus dem Grunde übertragen worden ist, weil nach den bisherigen Erfahrungen die Trennung der Beaufsichtigung des lokalen Betriebsdienstes von dem lokalen Unterhaltungsdienst sich als verfehlt gezeigt hat. Der Bauinspektor, der täglich auf dem Bahnhofe und auf der Strecke mit den Unterhaltungsarbeiten zu thun hat, ist auch die geeignete Persönlichkeit, um über den Betriebsdienst der Station in der ihm zugetheilten Strecke die Aufsicht auszuüben. Es kann auch der Bezirk, welcher den Bauinspektoren zugewiesen ist, mit dem der Maschineninspektoren nicht identisch sein, weil dem Bauinspektor nur ein solcher Bezirk zugewiesen werden darf, innerhalb dessen er in der Lage ist, jeden Mann und jeden Schienennagel kennen zu lernen. Darin beruht die Sicherheit und auch die ökonomische Verwaltung des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes. Wollte man aber andererseits dem Maschineninspektor nur 100 bis 120 km zutheilen, so würde er in seinen Funktionen geradezu lahmgelegt werden. Ihm müssen unbedingt grössere Strecken übertragen werden, dem Dienst entsprechend, den er beaufsichtigen soll, und darum ist für einen Maschineninspektor eine Strecke von 300 bis 400 km vorgesehen. Bei den Betriebsämtern liegen jetzt die Verhältnisse genau so. Jedem Betriebsamt ist ein Maschineninspektor zugetheilt, während den Betriebsämtern in der Regel drei bis vier Bauinspektionen unterstellt sind. Ebenso verhält es sich mit den Verkehrsinspektoren. Auch dem Verkehrsinspektor muss zur erfolgreichen Ausübung seiner Funktionen ein grösserer Bezirk zugetheilt werden.

Der Herr Vorredner hat in diese Erörterung auch noch den, glaube ich, hierbei sehr unbetheiligten Assessor hereingezogen, wahrscheinlich nur, weil es seiner Meinung nach besser aussieht, den Maschinentechniker nicht nur in Konkurrenz gegen den Bautechniker zu bringen. Der Assessor kommt in diesem Falle überhaupt nicht in Betracht. Dem Assessor soll weder die Betriebsleitung, noch Bau und Unterhaltung, noch sonst irgend eine technische Funktion übertragen werden. In jeder Direktion wird den Maschinentechnikern die ihnen gebührende Stellung zu theil werden, wie das auch bisher der Fall gewesen ist. Daneben verbleibt selbstverständlich die wichtige und umfangreiche Werkstättenverwaltung nach wie vor ausschliesslich in den Händen der Maschinentechniker.

Es ist dann von verschiedenen Seiten und auch von dem Herrn Vorredner darauf hingewiesen, dass die Organisation nach einer Seite hin einer Ergänzung bedürfe, und zwar bezüglich der Erziehung und Ausbildung der höheren Beamten. Ich habe wiederholentlich Veranlassung gehabt, namentlich in der Budgetkommission, meine Auffassung in dieser bedeutsamen Frage auszusprechen und dem zuzustimmen, dass eine Aenderung in der Ausbildung unserer höheren Beamten nach der Richtung durchaus nothwendig ist, dass der höhere Beamte in dem eigentlichen Fachdienst eine tiefergehende und längere Ausbildung erhält. Die Entwürfe für diese Reform liegen mir vor. Dass ihnen noch keine weitere Folge gegeben ist, liegt an äusseren Gründen. Zunächst werden Sie mir glauben, dass alle Instanzen der Staatseisenbahn-Verwaltung mit den Dingen, die sich nun seit zwei Jahren vorbereitet haben, so beschäftigt gewesen sind, dass es ausserordentlich schwer hält, zur Zeit für die abschliessenden Vorbereitungen weiterer Reformen die erforderliche Musse zu finden. Der zweite äusserliche Grund liegt darin, dass wir mit der Neuorganisation ja einen grossen Ueberfluss und keinen Mangel an Beamten bekommen. Es wird also die Ergänzung des Bestandes an höheren Beamten sich viel langsamer in der nächsten Zeit vollziehen, als das bisher der Fall gewesen ist. Die Regelung dieser Frage ist daher zur Zeit nicht dringlich. Der dritte Grund ist der, dass es zweckmässig erschien, zunächst die Neuorganisation der Verwaltung sich vollziehen zu lassen und sich dann erst zu entscheiden, in welcher Form die Ausbildung der höheren Beamten in Zukunft vor sich gehen soll, welchen Instanzen sie zur Ausbildung zu überweisen sind, und wie die Ausbildung derselben zu ordnen ist. Bisher waren die Betriebsämter diejenigen Instanzen, denen hauptsächlich die Ausbildung der jüngeren Beamten oblag, und zwar der juristischen sowohl, wie der technischen. In Zukunft fallen die Betriebsämter weg, und wir werden voraussichtlich ganz neue Formen finden müssen, die eine Reform der Ausbildung in thunlichst zweckmässiger Weise gewährleisten. Es wird sich voraussichtlich bereits im Laufe dieses Jahres Gelegenheit finden, der Lösung auch dieser Frage näher zu treten; einstweilen möchte ich aber bitten, den Minister nicht zu drängen. Es ist wirklich zur Zeit nicht dringend, und wir möchten in dieser für unsere Zukunft ausserordentlich bedeutungsvollen Frage nichts überstürzen, keine Schritte thun, die wir demnächst vielleicht wieder zurücknehmen müssten.

Herr Abg. Dr. B. hat ferner darauf hingewiesen, dass in der Kommission die Frage näher erörtert werden möge, wie bei der Neuorganisation das Verhältniss der Centralinstanz zu dem Direktor geordnet werden solle. Im allgemeinen gibt die Denkschrift auch in dieser Beziehung die gewünschte Auskunft. Der Minister ist bereits in allen wesentlichen Fragen

*) Siehe S. 260.

der Verwaltung Generaldirektor der Eisenbahnen. Wenn die neue Organisation in Kraft tritt, wird er es noch in höherem Maasse sein: es ist das ganz unvermeidlich. Ein so grosses Betriebsunternehmen bedarf einer festen centralen Leitung, wenn es seiner Aufgabe finanziell und wirthschaftlich so gerecht werden soll, wie es vom Lande erwartet wird. Die Centralinstanz muss in den wichtigeren Fragen die Entscheidung haben. Dafür andere Normen vorzuschreiben, als sie bereits jetzt theils gesetzlich, theils in den vorhandenen Reglements vorgeschrieben sind, würde zur Zeit, glaube ich, verfrüht sein; auch in dieser Beziehung sind erst die thatsächlichen Ergebnisse der neuen Organisation abzuwarten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Die Verzeichnisse Nr. 9 (Eutin-Lübecker Eisenbahn) und Nr. 37 (Königl. Eisenbahndirektion Erfurt) sind neu herausgegeben worden und ferner zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der Nachtrag XVIII.

Durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse Nr. 9 und Nr. 37 werden die im Februar bezw. Juli 1891 ausgegebenen Verzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger. Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 30 (Pfälzische Eisenbahnen) und Nr. 114a (Bulgarische Staatsbahnen), ferner ist herausgegeben der Nachtrag II zum Kilometerzeiger Nr. 92 (Grand Central Belge Eisenbahn), Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) und Nachtrag IV zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern."

Der im Januar 1884 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 30 nebst den Nachträgen I und II sowie der im Oktober 1893 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114a ist aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1189 vom 4. d. Mts. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche innerhalb der letzten 6 Monate neue Bahnstrecken eröffnet haben, betreffend Beiträge zur Versorgungskasse für Vereinsbeamte (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1190 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Januar bis März d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 6. d. Mts.).

Nr. 1219 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1221 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1226 vom 6. d. Mts. an die Mitglieder des engeren Ausschusses zur Ausarbeitung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung von Kesselwagen im gesammten Vereinsgebiet. Begleitschreiben zum Protokoll der am 20./21. März d. J. in Prag abgehaltenen Sitzung des genannten engeren Ausschusses (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 91 Z vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Januar-März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 9. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche im 1. Vierteljahr d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend Regelung der Verhältnisse der bei der Umgestaltung der Preussischen Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten.

Aus Anlass der zum 1. April 1895 in Aussicht genommenen Umgestaltung der Eisenbahnbehörden und der damit in Aussicht genommenen Verminderung der Beamten jener Behörden ist dem Hause der Abgeordneten folgender Gesetzentwurf nebst Begründung zur Beschlussfassung zugegangen:

§ 1. Beamte, welche infolge der am 1. April 1895 eintretenden Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht weiter verwendet werden, bleiben bis zu ihrer Dienstunfähigkeit zur Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und werden auf einem besonderen Etat geführt.

Sie erhalten bis zu ihrer etwaigen Wiederanstellung, vorbehaltlich weitergehender wohlerworbener Rechte, auch im Falle ihrer demnächstigen Dienstunfähigkeit während eines Zeitraumes von 5 Jahren unverkürzt ihr bisheriges Diensteinkommen und den Wohnungsgeldzuschuss in dem bisherigen Betrage, nach Ablauf des fünfjährigen Zeitraums dagegen drei Viertel ihres pensionsfähigen Diensteinkommens.

Das Wittwen- und Waisengeld für die Hinterbliebenen dieser Beamten wird in jedem Falle unter Zugrundelegung einer Pension von drei Vierteln des pensionsfähigen Diensteinkommens gewährt.

Als Verkürzung im Einkommen ist es nicht anzusehen, wenn die Gelegenheit zur Verwaltung von Nebenämtern entzogen wird oder der Bezug der für die Dienstunkosten besonders ausgesetzten Einnahmen mit diesen Unkosten selbst wegfällt.

An Stelle einer etatsmässig gewährten freien Dienstwohnung tritt eine Miethsentschädigung nach der Servisklasse des Ortes der letzten Anstellung.

§ 2. Die zur Verfügung des Ministers verbleibenden Beamten haben sich nach der Anordnung desselben auch der zeitweiligen Wahrnehmung solcher Aemter zu unterziehen, welche ihren Fähigkeiten und ihren bisherigen Verhältnissen entsprechen.

Während der Dauer dieser Beschäftigung erhalten sie ihr früheres Diensteinkommen unverkürzt und, sofern die Beschäftigung ausserhalb ihres Wohnortes erfolgt, Reisekosten nach den für die im Dienste befindlichen Beamten bestehenden Vorschriften und eine von der Eisenbahnverwaltung nach dem erforderlichen Mehraufwande festzusetzende Entschädigung.

§ 3. Denjenigen nicht zur Verwendung gelangenden Beamten, welche zu den im § 2 Abs. 2 des Gesetzes vom 27. März 1872 (Ges.-Samml. S. 268) bezeichneten Beamten gehören, kann ein Wartegeld bis auf Höhe des gesetzmässigen Pensionsbetrages gewährt werden.

§ 4. Findet eine Wiederbeschäftigung der Beamten in anderen Zweigen des Staatsdienstes oder bei Reichsbehörden statt, so finden die gesetzlichen Bestimmungen über die Wiederbeschäftigung pensionirter Beamten auf die im § 1 Abs. 2 und im § 3 bezeichneten Bezüge Anwendung.

§ 5. Mit der Ausführung dieses Gesetzes werden der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister beauftragt.

Die Begründung des vorstehenden Gesetzentwurfes lautet:

Infolge der zum 1. April 1895 in Aussicht genommenen Umgestaltung der Eisenbahnbehörden werden eine grössere Anzahl von Beamten, theils wegen gänzlichen Fortfalls, theils wegen völliger Umgestaltung ihrer bisherigen Stellen nicht zur Verwendung gelangen können. Es erscheint deshalb nach früheren ähnlichen Vorgängen in der Justiz- und der allgemeinen Landesverwaltung geboten, die persönlichen Verhältnisse dieser nicht mehr verwendbaren Beamten durch ein besonderes Gesetz zu regeln, da es eine ungerechtfertigte Härte sein würde, wenn man auf jene Beamten die Vorschriften im § 87 Nr. 2 des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 und der Verordnungen vom 14. Juni und 24. Oktober 1848 ohne weiteres zur Anwendung bringen wollte. Bei der geringen Höhe des in diesen Verordnungen festgesetzten Wartegeldes würde die gesicherte Existenz dieser Beamten und ihrer Familien in Frage gestellt werden.

Es ist deshalb in Aussicht genommen, bezüglich der bei der Umbildung der Eisenbahnbehörden nicht verwendbaren Beamten im allgemeinen dieselben Grundsätze zur Anwendung zu bringen, die seiner Zeit bei der Reorganisation der allgemeinen Landesverwaltung maassgebend waren und in den §§ 147—151 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 enthalten sind. Abweichungen sind nur insoweit vorgesehen, als dies durch die Eigenartigkeit der Verhältnisse der Eisenbahnverwaltung bedingt wird; sie beziehen sich vornehmlich auf die Heranziehung der demnächst nicht ohne weiteres verwendbaren Beamten zu ihren Fähigkeiten und bisherigen Verhältnissen entsprechenden Dienstleistungen. In dieser Hinsicht können die Bestimmungen des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung nicht ohne weiteres übernommen werden. Schon der Umstand allein, dass bei der geplanten Umgestaltung der Eisenbahnbehörden eine erheblich grössere Anzahl von Beamten nicht zur Verwendung gelangen wird, als seiner Zeit bei der Reorganisation der allgemeinen Landesverwaltung, macht es nothwendig, sich die Möglichkeit zweckmässiger Beschäftigung dieser Beamten in grösserem Umfange zu sichern, wie dies auch seiner Zeit bei der Reorganisation der Justizverwaltung hinsichtlich der nicht im höheren Justizdienst angestellten Beamten geschehen ist (§ 104 des Gesetzes vom 24. April 1878).

Hierzu wird sich bei der vielseitigen Gestaltung des Eisenbahndienstes auch viel mehr Gelegenheit bieten, als dies bei der Umbildung der Behörden der allgemeinen Landesverwaltung der Fall war.

Die Fassung des Gesetzentwurfes ist so gewählt worden, dass seine Bestimmungen sowohl auf Eisenbahn-Verwaltungsbeamte (einschliesslich der Beamten der Centralstelle), als auch auf Eisenbahn-Aufsichtsbeamte anwendbar sind. Um den nicht zur Verwendung gelangenden Beamten rechtzeitig Eröffnung

über ihre künftigen Dienstverhältnisse machen zu können, ist es geboten, die gesetzliche Regelung schon jetzt herbeizuführen.

Nach § 1 sollen die demnächst nicht mehr verwendbaren Eisenbahnbeamten bis zu ihrer Dienstunfähigkeit zur Verfügung des Ministers bleiben und, soweit sie definitiv oder etatsmässig angestellt sind, während eines Zeitraumes von 5 Jahren, auch wenn sie während desselben dienstunfähig werden, unverkürzt ihr bisheriges Diensteinkommen, nach Ablauf dieses Zeitraumes aber drei Viertel ihres pensionsfähigen Diensteinkommens als Wartegeld, und im Falle ihrer demnächstigen Dienstunfähigkeit als Pension erhalten. Diese Bestimmungen weichen von den entsprechenden Vorschriften des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung nur insofern ab, als dort die nicht zur Verwendung gelangten Beamten nur während eines Zeitraumes von 5 Jahren zur Verfügung des Ministers geblieben und nach Ablauf dieses Zeitraumes in den Ruhestand getreten sind. Diese Abweichung findet ihre Rechtfertigung in der schon oben hervorgehobenen Nothwendigkeit, sich ein weitergehendes Verfügungsrecht über die nicht zur Verwendung gelangenden Eisenbahnbeamten vorzubehalten. Den gleichen Rücksichten sollen die Bestimmungen im § 2 Rechnung tragen. Sie sind im wesentlichen den Vorschriften nachgebildet, welche seiner Zeit bei der Reorganisation der Justizverwaltung im § 104 des Ausführungsgesetzes zum Deutschen Gerichtsverfassungsgesetze vom 24. April 1878 erlassen sind. § 3 regelt wie seiner Zeit § 151 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung die Verhältnisse der nicht zur Verwendung gelangenden ausseretatsmässigen, nicht definitiv angestellten Beamten. Unter Diensteinkommen ist das in den §§ 10—12 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 bezeichnete Diensteinkommen zu verstehen. Nach § 4 finden auf die Bezüge der Beamten, welche in anderen Zweigen des Staatsdienstes oder bei Reichsbehörden wieder beschäftigt werden, die in den §§ 27 und 29 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872 hinsichtlich der Pensionen getroffenen Bestimmungen Anwendung.

Durchgangszüge.

Gelegentlich der zweiten Lesung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause kam der Abg. Brömel auf die Beschwerden bezüglich der Platzgebühren in den sogen. Harmonikazügen zurück. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erwiderte darauf: Gegen die Harmonikazüge, oder wie sie amtlich heissen D-Züge (Durchgangszüge), sind im vorigen Jahre dieselben Einwendungen gemacht worden, wie heute. Der Hauptvorzug der Harmonikazüge besteht darin, dass sie aus Wagen zusammengesetzt sind, die vermöge ihrer Bauart eine viel grössere Sicherheit und eine viel grössere Bequemlichkeit während der Fahrt bieten. Das wird jeder bestätigen, der mit diesen Zügen gefahren ist, und wenn der Abg. Brömel statt 2 Mal 20 Mal solchen Zug benutzt hätte, so würde er das auch bestätigen. Diese Züge charakterisiren sich ihrer ganzen Bauart, wie ihrer Einrichtung nach als Luxuszüge; sie bieten besondere Bequemlichkeiten; man ist nicht auf sein Kupee angewiesen, sondern man kann durch den Zug gehen, seine Mitmenschen ansehen und seinen Neigungen folgen; man ist nicht so fixirt, wie sonst auf der Eisenbahn; man kann auch mal nach der anderen Seite hin sich umsehen, und man kann — darauf legt doch der weitaus grösste Theil der Reisenden ein erhebliches Gewicht — sein Bedürfniss an Speise und Trank, das ja bekanntlich auf der Reise sehr lebhaft hervortritt, befriedigen. Die Einrichtungen, die in dieser Beziehung getroffen sind, die Sorgfalt in der Auswahl der Wirthe und dergl. genügen im allgemeinen den Ansprüchen der Reisenden; Ausnahmen können natürlich vorkommen, wie ja jedes Ding seine zwei Seiten hat. In der Hauptsache ist es aber ein ausserordentlicher Fortschritt, ein Fortschritt, zu dem wir seit Jahren angeregt sind. In allen Verkehrszeitungen, in allen technischen Zeitschriften ist uns stets gesagt worden: „Fahrt doch mal nach Amerika und seht euch an, wie da die Reisenden befördert werden, da könnt ihr lernen!“ Nun, ich habe Techniker nach Amerika geschickt, und davon gelernt, und die Amerikaner sagen uns: eure Wagen sind sehr viel besser als die Amerikanischen Pullmanwagen; sie erkennen im vollsten Maasse an, dass das ein sehr grosser Fortschritt in der Beförderung ist. Der Charakter dieser Züge als Luxuszüge für den grossen durchgängigen Verkehr rechtfertigt es auch meines Erachtens vollständig, einen Zuschlag zu erheben. Wenn der Abg. Brömel seine Reisen mal ins Ausland erstrecken wollte, wenn er mal von Paris nach Newyork fahren oder in Amerika reisen würde, so werden ihm ganz andere Zuschläge abgefordert werden, als die geringen 2 *M*, die diesseits verlangt werden. Es kann ja in Frage kommen, ob es nicht vielleicht in der Zukunft gerechtfertigt ist, die kleinen Distanzen einigermaassen zu begünstigen durch Herabsetzung des Zuschlages; aber wir wollen doch erst einmal Erfahrungen sammeln, und dazu ist der Zeitpunkt seit Einführung der Harmonikazüge doch zu gering.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Berlin. Die Strecken der Berliner Ringbahn Schöneberg-Wilmersdorf-Friedenau sowie Schöneberg-Tempelhof werden in ihrer ganzen Ausdehnung seit dem 2. Februar d. J. zweigeleisig betrieben.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Mai d. J. wird voraussichtlich die 19,20 km lange Neubaustrecke Langenschwalbach-Zollhaus, die dem Betriebsamt in Wiesbaden unterstellt wird und auf welche die Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung finden, dem Betriebe übergeben werden. Ausser den bereits bestehenden Anschlussstationen Langenschwalbach und Zollhaus werden noch die folgenden Stationen den Verkehr der Neubaustrecke vermitteln: Adolfseck (1,20 km ab Langenschwalbach), Hohenstein in Nassau (6,54 km), Michelbach (12,09 km), Kettenbach (13,97 km) und Rückershausen (16,01 km).

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Adolfseck sind auf die Vermittelung des Personen- und Gepäckverkehrs beschränkt, bei den übrigen zur Eröffnung gelangenden Stationen werden sich dieselben dagegen auf den Personen-, Gepäck- und unbeschränkten Güter- und Vieh- usw. Verkehr erstrecken. Mangels fester Rampen bleibt jedoch bei Hohenstein, Michelbach und Rückershausen die Ver- und Entladung von Fahrzeugen ausgeschlossen. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die neuen Stationen nicht geeignet.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 25. April d. J. wird voraussichtlich die zwischen der Bahnstrecke Schkeuditz-Leipzig Magdeburger Bahnhof und der Thüringer Verbindungsbahn nach Leipzig Sammelbahnhof gelegene, an letztere und an den zum Direktionsbezirk Magdeburg gehörigen Rangirbahnhof in Leipzig anschliessende Station Eutritzsch für den Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr mit selbständiger Frachterhebung eröffnet werden. Eilgüter, Leichen, Fahrzeuge und lebende Thiere sind vom Verkehre mit Eutritzsch ausgeschlossen.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist die Station nicht geeignet.

Die Entfernungen der Station Eutritzsch betragen von Schkeuditz 13,46 km, Leipzig Sammelbahnhof 2,3 km und Leipzig Magdeburger Bahnhof 1,68 km.

Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn.

Am 16. d. Mts. findet eine ausserordentliche Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Abänderung und Verlängerung des Betriebsvertrages eventuell Statutenänderung; Beschaffung einer Anleihe zwecks Vermehrung der Betriebsmittel und Erweiterung des Bahnhofs Friedland.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die zum 10. Mai d. J. berufene ordentliche Generalversammlung soll auch über Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitals der Pfälzischen Ludwigsbahn um 2 616 000 *M* beschliessen bei eventueller Ausgabe von Anleihescheinen unter 4 % Zinsen, wenn der Betrag entsprechend erhöht werden wird.

Berechnung der Entladefrist bei Benachrichtigung der Empfänger durch die Post.

Nach einem Beschluss des Staatsbahn-Wagenverbandes beginnt die nach der Zusatzbestimmung I. 2. zu § 69 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs vom 1. Januar 1893 erwähnte Entladefrist bei Benachrichtigung der Empfänger durch die Post auch dann 3 Stunden nach Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post, wenn diese 3 Stunden ganz oder theilweise in die Nachtzeit bezw. in die Zeit der Dienstruhe fallen.

Verkehr mit Italien.

Der Umstand, dass die Italienischen Frachtsätze der direkten Deutsch-Italienischen Gütertarife, welche in Italien in Noten beglichen werden können, bei Frachtzahlung in Deutschland in Goldfranken oder deren Kurswerth entrichtet werden müssen, hat für das verkehrstreibende Publikum den Nachtheil, dass es bei Frachtzahlung in Deutschland die Kursdifferenz zahlen muss. Es ist deshalb amtlich darauf aufmerksam gemacht worden, dass dieser Nachtheil vermieden werden kann, wenn die Sendungen nach Italien, soweit sie nicht dem Frankaturzwange unterliegen, in Ueberweisung, und solche aus Italien in Frankatur abgefertigt werden.

Rücktransport von Säcken nach Russland.

Meldungen aus Petersburg zufolge dürfen laut neuester Verfügung des Russischen Finanzministeriums Säcke, welche

mit Getreide nach dem Auslande gefüllt waren, zollfrei nach Russland zurückgebracht werden.

Dortmund-Rheinkanal.

Der Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Kanals von Dortmund zum Rhein als zweites Glied des Dortmund-Emskanals, ist nunmehr von der Königlichen Staatsregierung festgestellt und unterliegt der Genehmigung S. M. des Königs, so dass die Einbringung beim Abgeordnetenhause unmittelbar zu erwarten steht.

Die gewählte Linie schliesst die Rheinisch-Westfälische Industrie theils direkt, theils durch Stichkanäle an die Wasserstrasse an und verbindet sie so mit dem Rhein und den Rheinhäfen Ruhrort und Duisburg. Ausser bei Dortmund, wo die Stadt in Gemeinschaft mit dem Staate einen grossen Umschlagshafen herzustellen beabsichtigt, sind besondere Umschlagshäfen nicht vorgesehen, weil angenommen wird, dass jene beiden auf das Vollkommenste eingerichteten Rheinhäfen für den Umschlagsverkehr von Bahn zu Schiff vollkommen ausreichen. Der Gedanke, solche Umschlagshäfen bei Fintrop, Wanne und Herne anzulegen, ist endgültig aufgegeben. Trotz der sich hieraus ergebenden Beschränkung des Bauplanes sind die Kosten des Kanals auf rund 56 Millionen Mark veranschlagt. Von diesem Betrage entfallen nahezu 46 Millionen Mark auf die Hauptlinie von dem Dortmund-Emshäfenkanal zum Rhein, die übrigen 10 Millionen Mark auf den als Schifffahrtsstrasse auszubauenden Speisekanal von der Lippe. Die Höhe der Kosten wird zum Theil durch die Schwierigkeiten des Baues in einem Gelände, in welchem Industrie und Bergbau auf das Intensivste betrieben werden und zahlreiche Schienenwege laufen, zum Theil durch die Höhe der Grunderwerbskosten verursacht.

Strassenbahnen.

Aachen-Burtscheider Pferdebahn. Die Gesellschaft hat im Jahre 1893 den höchsten Betriebsüberschuss seit ihrem Bestehen im Betrage von 85 625 *M.* (gegen 70 885 *M.* im Vorjahre) erzielt. Dieselbe beabsichtigt infolge Erweiterung der Betriebsgenehmigung bis zum Jahre 1937 den elektrischen Betrieb einzuführen, von dem sie eine Verminderung der Zugskosten erwartet, sowie einige mit elektrischer Kraft zu betreibende Kleinbahnen im Landkreise herzustellen und zu betreiben.

Zur Deckung der unvermeidlichen Kosten der Umwandlung des Betriebes soll das Aktienkapital um 40 000 *M.* herabgesetzt werden und hofft man, dass dasselbe alsdann dauernd einen angemessenen Ertrag liefern wird. — Die Dividende für 1893 ist auf 2,5 % (1892: 1 %) veranschlagt.

Strasseneisenbahn-Gesellschaft in Hamburg. Der Abschluss ergibt einen Rohgewinn von 923 503 (650 621) *M.* Davon entfallen Abschreibungen 683 705 (640 400) *M.*, Reservefonds 11 990 *M.*, Spezialreserve 4 421 (10 221) *M.*, Tantiemen 11 391 *M.*, 2 % Dividende 216 000 *M.* Die Gesellschaft beabsichtigt ihre sämmtlichen Linien für den elektrischen Betrieb einzurichten, da der auf der Ringbahn am 5. März d. J. eröffnete elektrische Betrieb allen Erwartungen entspricht.

Aus Frankreich.

Auslegung des Eisenbahn-Ruhegehaltsgesetzes.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dem Landes-Eisenbahnrathe die Frage vorgelegt, ob das Gesetz vom 27. Dezember 1890 denjenigen Eisenbahngesellschaften, welche noch keine Ruhegehalts- oder Unterstützungskassen haben, die Verpflichtung auferlegt, derartige Kassen einzurichten. Es handelt sich im wesentlichen um die Departements-Eisenbahngesellschaft und um die Allgemeine Gesellschaft der wirthschaftlichen Eisenbahnen, die weder Ruhegehalts- noch Unterstützungskassen haben. Die erstere Gesellschaft hat einige Zeit lang ihren Beamten 1 % des Gehalts einbehalten und dafür Arzt und Arznei frei gewährt, später aber diese Leistungen ohne Abzug auf eigene Kosten übernommen. Die letztgenannte Gesellschaft hat 50 000 Frcs. zurückgelegt, um den Beamten, ihren Frauen und Kindern Unterstützung gewähren zu können. Um aber Leistungen, wie sie die grossen Gesellschaften gewähren, den Beamten gegenüber übernehmen zu können, müssten 15 % der Beamtengehälter in die Kasse eingezahlt werden. Da man den Beamten nur 3 % abziehen könne, würden 12 % auf die Gesellschaft entfallen und die Hälfte des gesammten Reingewinnes in Anspruch nehmen. Sowohl infolge dieser Darlegung als auch auf Grund der Fassung des Gesetzes kam der Eisenbahnrath am 24. Februar d. J. zu dem Schluss, dass das Gesetz vom 27. Dezember 1890 den Eisenbahngesellschaften, welche keine Ruhegehalts- oder Unterstützungskasse haben, nicht die Verpflichtung auferlege, derartige Kassen einzurichten.

Verstaatlichung der Südkanäle.

Bereits der vorigen Kammer lag ein Gesetzentwurf, betreffend Stellung des Garonne-Seitenkanals und des Südkanals unter die Herrschaft des gemeinen Rechts, vor, kam aber infolge der Neuwahlen nicht mehr zur Verabschiedung. Am 12. März d. J. haben nun der Abgeordnete Camille Pelletan und Genossen von neuem folgenden Gesetzentwurf eingebracht: „Die Schifffahrt auf dem Garonne-Seitenkanal und auf dem Südkanal wird unter die Herrschaft des gemeinen Rechts gestellt.“ Am 13. März d. J. ist der Entwurf einem Ausschuss überwiesen worden, dessen sämmtliche Mitglieder der Annahme günstig gestimmt sind. Bekanntlich sind diese beiden Kanäle der Südbahn-Gesellschaft, welche von der Schifffahrt Gebühren erhebt, konzessionirt; die Stellung unter die Herrschaft des gemeinen Rechts, welches keine Schifffahrts-Gebühren kennt, kann also nur unter Entschädigung der Südbahn erfolgen.

Betriebseröffnung.

Am 26. Februar d. J. ist die im Finistèredepartement gelegene Schmalspurbahn Brest-Lannilis, welche den grossen Kriegshafen mit der oft von Torpedobooten besuchten Mündung des Aber-Vrach verbindet, eröffnet worden.

Beaufsichtigung der Gemeinschaftsbahnhöfe.

Es sind Zweifel über die Zuständigkeit und die Befugnisse der Verwaltungs-Aufsichtskommissare hinsichtlich der Beaufsichtigung von Gemeinschaftsbahnhöfen entstanden. Um allen Schwierigkeiten vorzubeugen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem am 9. März d. J. an die Generalinspektoren der Staatsaufsicht gerichteten Rundschreiben folgende Bestimmungen getroffen:

1. In jedem Gemeinschaftsbahnhof wird die Aufsicht ausschliesslich durch die Aufsichtsbeamten derjenigen Linie, zu welcher der Gemeinschaftsbahnhof gehört, ausgeübt.

2 Diese Aufsicht umfasst die ganze Ausdehnung des Bahnhofs sowie die Geleise des oder der Nachbarnetze bis zu dem an den Hauptgeleisen gelegenen Bahnhofsabsperrsignal.

3. Unfälle, Zuwiderhandlungen und Thatsachen jeder Art werden durch den Aufsichtskommissar des Bezirks, in dem der Bahnhof gelegen ist, festgestellt und untersucht.

4. Dieser Beamte überreicht die Niederschriften und Berichte seinem Dienstvorstand. Wenn es sich um einen auf der Strecke vorgekommenen Unfall oder um ein solches Geschehniss handelt, bei dem der Fahrpark des oder der Nachbarnetze in Mitleidenschaft gezogen ist, so hat über die Niederschrift oder den Bericht des Aufsichtskommissars eine gemeinschaftliche Verhandlung zwischen den Aufsichts-Oberingenieuren des Bahnhofs, zu welchem der Gemeinschaftsbahnhof gehört, stattzufinden. Diese verständigen sich nach Bedürfniss über die dem Vorfall zu gebende Folge.

5. Ebenso ist bezüglich der Gemeinschaftsstrecken zu verfahren.

6. Bezüglich der Verspätung von Zügen, die in einem Gemeinschaftsbahnhof ihren Endpunkt erreichen, hat der Aufsichtskommissar dieses Bahnhofs auch für die Linien des oder der Nachbarbezirke die zehntägige Uebersicht der Verspätungen aufzustellen und sie seinem oder seinen betheiligten Amtsgenossen zu übergeben.

7. Bezüglich der Beschwerden untersucht der Aufsichtskommissar des Gemeinschaftsbahnhofs nur diejenigen, welche seinen Bezirk oder den Dienst des genannten Bahnhofs betreffen, und beschränkt sich darauf, die Uebersicht der anderen seinen betheiligten Amtsgenossen zu übermitteln, welche deren Untersuchung erledigen und sie mit ihren Bemerkungen dem zuständigen Ingenieur überreichen.

Bücherschau.

Traité des chemins de fer (Das Eisenbahnwesen) von A. Carpentier, ausserordentlicher Lehrer des Rechts, Rechtsanwalt beim Pariser Berufungsgericht, sowie Mitglied des Ausschusses für Rechtsstreitigkeiten und rechtliche Untersuchungen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, und von Dr. jur. G. Maury, Rath beim Berufungsgericht von Pau; Verlag von Larose in Paris, Soufflotstrasse Nr. 22; 3 Bände, Preis geheftet 30 Frcs. Das Werk wendet sich mit Ausschluss der wirthschaftlichen und technischen vornehmlich der rechtlichen Seite des Eisenbahnwesens zu. Der 1. Band (Carpentier) umfasst Geschichte, Konzession, Enteignung, Wesen der Gesellschaften usw. Der 2. Band (Maury) behandelt den eigentlichen Betrieb, das Verkehrs- und Tarifwesen, die Beziehungen der Gesellschaften zu ihren Beamten usw. Im 3. Bande (Carpentier) sind die finanziellen Beziehungen der Gesellschaften zum Staat, zu den Departements, Gemeinden und Privatpersonen, das Erlöschen der Konzession, die Departements-, Lokal-, Werkbahnen und die vergleichende Gesetzgebung sowie das internationale Privatrecht behandelt.

Aus Nordamerika.

Verschublokomotive für die Endbahnhöfe der Brooklynbrücke.

Der Aufsichtsrath der Brücke hat kürzlich eine nach geändertem Plan gebaute Verschublokomotive von den Balwin-Werken bezogen. Sie ist schwerer, kräftiger und hat einen kürzeren Radstand als die alten Lokomotiven; vor und hinter dem Triebachsenpaar hat sie einachsige Drehgestelle. Die bisherigen Lokomotiven hatten 0,84 m Treibraddurchmesser und 1,83 m Radstand; die neuen haben 1,02 m Treibraddurchmesser und 1,73 m Radstand. Die Brückenlokomotiven laufen über S-Kurven, von denen einige 30,5 m Halbmesser haben; bei den alten Lokomotiven trat eine baldige Zerstörung des Oberbaues und der Radflanschen ein. Die Schienen in den Kurven hielten nicht länger als 6 Wochen. Aus diesem Grunde sind die Treibräder vergrössert und näher aneinander gerückt worden. Das Anbringen der Bremsvorrichtung ist hierdurch freilich etwas erschwert worden. Die „Pony-Drehgestelle" haben 0,81 m Durchmesser. Der Durchmesser des Kessels ist von 0,91 m auf 1,27 m vergrössert worden. Die Lokomotive trägt 3,6 cbm Wasser und 1 t Kohlen. Das Leergewicht der neuen Lokomotiven ist um 9,5 t grösser als das der alten und beträgt 32,5 t.

Die neue Maschine ist der alten an Leistungsfähigkeit weit überlegen, wie die damit angestellten Versuche ergeben haben. Die Maschine zog 6 unbeladene Wagen im Gewicht von 102 t über die Brücke, welche Steigungen von 1 : 30 hat. Ein anderes Mal wurden 4 gewöhnliche Wagen mit 160 Fahrgästen im Gewicht von 86 t mit der Kabelgeschwindigkeit über die Brücke befördert. Weiter hat die Lokomotive 3 Wagen von 68 t über die Brücke gefahren, dabei auf den steilen Rampen angehalten und die Fahrt wieder aufgenommen.

Die doppelte Leistung der alten Maschinen ist für die neue garantirt worden. Da die alten Maschinen 2 Wagen zogen, ist diese Leistung thatsächlich erreicht. Der Entwurf der Lokomotive rührt von John H. Converse her

In Sachen des Newyorker Schnellverkehrs

hat die Newyorker Handelskammer einstimmig einen Beschluss gefasst, dahin gehend, dass die Schnellverkehrslinie von der Stadt selbst gebaut werden soll. Der Beschluss ist auf einen vom früheren Bürgermeister Abram S. Hewitt gemachten Vorschlag zurückzuführen, welcher vom Antragsteller eingehend begründet wurde. Damit fällt der kurz vorher gefasste Beschluss des Sonderausschusses, der die Privatausführung mit Unterstützung der Stadt empfohlen hatte. Dem letzteren Verfahren stand entgegen, dass ohne eine Aenderung der Staatsverfassung die stadtseitige Unterstützung des Unternehmens nicht ausführbar war. Diese Aenderung hätte nur mit grossem Zeitverlust herbeigeführt werden können, während im Falle stadtseitiger Ausführung die durch die Verfassung gegebene Beschränkung nicht grösser ist, als im Falle der Brooklynbrücke oder einer gewöhnlichen Strassenanlage. Der neue Vorschlag geht in derselben Richtung wie ein bereits im Jahre 1888 von Hewitt eingebrachter Antrag; Hewitt wünscht, dass die Stadt Schuldverschreibungen zu niedrigem Zinsfuss ausgibt und den Bau einer Privatgesellschaft überträgt und diese mit den Einzahlungen bezahlt macht. Dieselbe Gesellschaft soll auch den Betrieb auf eine bestimmte Zeit führen, die damit einen mächtigen Ansporn erhielte, den Bau gewissenhaft auszuführen und die Kosten möglichst niedrig zu halten. Der über den Zinsbetrag der Schuldverschreibungen hinausgehende Ertrag soll zu einem Reservefonds geschlagen werden, der von der Stadt benutzt werden könnte, das Anleihekapital abzutragen. Die Ausführung des Beschlusses bedingt eine Aenderung des 1891er Gesetzes, in welchem die Angelegenheit dem Schnellverkehrsausschuss übertragen war.

Die Beseitigung der Schienenübergänge in Chicago,

bekanntlich eine vielumstrittene Angelegenheit, scheint jetzt mit mehr Aussicht auf Erfolg betrieben zu werden. Vor einigen Wochen wurde im Chicagoer Stadtrath mit einer Mehrheit von 57 gegen 3 Stimmen ein Beschluss gefasst, der die Lake Shore und die Rock Island Bahnen zwingen soll, ihre Geleise, die Lake Shore von der 16. Strasse bis zur State- und 67. Strasse, und die Rock Island von der 72. bis zur Stewart Avenue hoch zu legen. Die Entfernung beträgt etwas über 10 km und die beiden Bahnen laufen fast auf der ganzen Strecke nebeneinander. Die Geleise werden um 1,22—3,2 m gehoben und 39 Strassen tiefer gelegt. Dem Vernehmen nach sollen die Bahnen alle Kosten tragen, ausser einem Theil oder vielleicht auch der gesammten Grundentschädigung, deren Kosten die Stadt übernimmt. Der Beschluss dürfte das Ergebniss einer Vereinbarung zwischen der Stadt und den Bahningenieuren sein und dieser Umstand wäre geeignet, die Ausführung wesentlich zu fördern und ferneren Widerspruch zu beseitigen.

Eine herrenlose Eisenbahn.

In einer eigenthümlichen Lage befindet sich nach der „Railroad Gazette" die Eisenbahnkommission des Staates Kansas infolge der Preisgabe der Leavenworth, Topeka und Südwestbahn seitens der Union Pacificgesellschaft. Diese von Leavenworth nach Meriden Junktion führende 75 km lange Bahnstrecke war ursprünglich bis nach Denver in Aussicht genommen, um mit der Atchinson und der Union Pacific in Wettbewerb zu treten Um den neuen Nebenbuhler zu beseitigen, kauften die beiden letztgenannten Bahnen die Aktien auf und garantirten die Zinsen der Schuldverschreibungen. Die Bahn hat sich nie rentirt und die Atchinson und Union Pacific deckten abwechselnd den Fehlbetrag. Als die Union Pacific der Zwangsverwaltung unterstellt werden musste, wurde die in Rede stehende Bahn gar nicht mit übergeben, vielmehr nun ganz verlassen, denn auch die Santa Fébahn that keinerlei Schritte, in ihren Besitz zu gelangen und man glaubt, dass sich, wenn die ertheilte Gerechtsame von seiten des Staatsanwalts für verwirkt erklärt wird, überhaupt niemand finden werde, der dagegen Widerspruch einlegt. Da die herrenlos gewordene Linie in westöstlicher Richtung verläuft, so hat auch die geplante grosse nordsüdliche Bahn an ihr kein Interesse und während die an der Strecke liegenden 2 oder 3 Städte den Fortfall der Verkehrsgelegenheit aufs bitterste beklagen, ist der Staat in grosser Sorge, dass er genöthigt sein möchte, sich der im Stiche gelassenen Bahn anzunehmen.

Verschiedenes.

Internationale Wagenleih-Aktiengesellschaft (Compagnie auxiliaire internationale de chemins de fer) Brüssel.

Die diesjährige Generalversammlung obiger Gesellschaft fand am 31. März d. J. in Brüssel statt und entnehmen wir dem Jahresberichte und der darin vorgelegten letztjährigen Bilanz folgende Daten: Die Gesellschaft besass Ende 1893 noch 1611 Eisenbahnwagen verschiedener Gattung und von verschiedener Tragfähigkeit, indess meistens Wagen neuerer Konstruktion, und zwar zum grössten Theile nach neuesten Normalien der Preussischen Staatsbahnen gebaut. An Wagenmiethen wurden im Laufe des vorigen Jahres vereinnahmt: 601 973,92 Frcs. (im Vorjahre 913 475,69 Frcs.), hierzu der Gewinnvortrag aus dem Jahre 1892 mit 7 113,47 Frcs., ergab einen Rohgewinn von 609 087,39 Frcs.; hiervon gehen die Generalunkosten mit zusammen 98 375,43 Frcs. ab; überwiesen wurden der statutenmässigen Reserve 20 129,95 Frcs., so dass diese jetzt 126 313,49 Frcs. beträgt, dem Rückkaufsfonds der Stammaktien 109 032 Frcs., so dass dieses Konto jetzt auf 566 056,95 Francs angewachsen ist, ferner wurden dem bereits 1 530 192,41 Francs betragenden Spezialreservefonds weitere 100 000 Frcs. zugewiesen, sodass den 100 Frcs. Nominalwerth betragenden Stammaktien eine Dividende von 8 Frcs. und den Genussaktien ohne Nominalwerth eine Dividende von 4 Frcs. für die Aktie zufiel. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 2 500 000 Frcs., dem gegenüber für 4 168 686,37 Frcs. rollendes Material zu Buch steht. Verflossenes Jahr gab die Gesellschaft jeder Aktienkategorie an Dividende 1 Frcs. mehr als dieses Jahr, mit Rücksicht auf die im Laufe des vorigen Jahres sehr zu wünschen übrig lassenden Transportverhälthältnisse ein noch sehr befriedigendes Resultat.

Die Gesellschaft besitzt in Belgien (bei Charleroi) einen grossen Depotplatz, auf welchem über 1 000 Wagen Raum finden können, und steht im Begriff einen zweiten Wagendepotplatz für etwa 500 Wagen in Oesterreich-Ungarn zu bauen.

Fischtransportwagen.

In der Fabrik Skandia in Randers ist ein vom Kapitän Sölling verbessertes Bassin für den Transport von Fischen erbaut worden. Das Bassin ist so eingerichtet, dass es auf Wagen verladen und an den Landungsplätzen der Fischerfahrzeuge den Fang der letzteren aufnehmen kann Von der Landungsstelle wird das Bassin auf Strassenfuhrwerk nach der nächsten Eisenbahnstation gebracht und gelangt hier auf einem Eisenbahn-Unterwagen, ähnlich wie die Möbelwagen zur Verladung. Die Räder des Eisenbahnwagens setzen während der Fahrt ein Pumpwerk in Betrieb, welches das Wasser im Bassin zur Cirkulation bringt, gleichzeitig seine Filtration von Schlamm und Unreinlichkeiten bewirkt und es mit frischer Luft versetzt. Bei den bereits vorgenommenen Probefahrten hat die Pumpeinrichtung zur vollsten Zufriedenheit funktionirt. Das in ihm befindliche Wasser wird durch an den Seitenwänden angebrachte Eisbehälter gekühlt Dem Erfinder ist für Dänemark ein Patent auf 10 Jahre ertheilt worden.

Urtheile.

v. O. **Einkommensteuer. Pflicht der Eisenbahnverwaltung zur Auskunftsertheilung.** Wie das Eisenbahnkommissariat Berlin entschieden hat, sind die Eisenbahnverwaltungen nicht verpflichtet, den Steuerveranlagungsbehörden Auskunft zu geben über den Waarenbezug der einzelnen Steuerpflichtigen. In dem betreffenden Falle hatten die Steuerbehörden sich nach dem Umfange des Bier- und Kohlenbezuges eines Kaufmannes durch die Eisenbahnverwaltung erkundigt. Die Eisenbahnverwaltungen haben die Pflicht der Wahrung des Geschäftsgeheimnisses und sind nicht zu denjenigen Behörden zu zählen, welche nach dem Gesetz zur Auskunftsertheilung an die Veranlagungskommission verpflichtet sind.

Zuständigkeit der Eisenbahnbetriebsämter in Prozessen wegen Entschädigung für Enteignungen. Aus den Entscheidungsgründen: Gegen das Eisenbahn-Betriebsamt war die Klage auf vollen Ersatz des Werthes des enteigneten Grundstücks dann zu erheben, wenn die Enteignung für die Zwecke der demselben zugewiesenen laufenden Bau- und Betriebsverwaltung und nicht für den im § 14 Nr. 5 des Erlasses vom 24. November 1879 den Bahndirektionen reservirten Centralbetrieb erfolgt war. Diese Sachlage hat das Oberlandesgericht auf Grund des vorgetragenen Inhalts der das Enteignungsverfahren betreffenden Akten angenommen und demselben ist hierin beizupflichten. (Urtheil des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 19. Dezember 1893 in der Sache W. w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Eisenbahn-Betriebsamt Kiel]).

Bücherschau.

„Vom rollenden Flügelrad.“ Darstellung der Technik des heutigen Eisenbahnwesens. Von A. von Schweiger-Lerchenfeld. Mit 500 Abbildungen. In 25 Lieferungen zu 30 kr. = 50 ₰ = 70 Cts. = 30 Kop. (A. Hartleben's Verlag in Wien.) Bisher sind 15 Lieferungen erschienen.

Mit nicht gewöhnlichem Interesse verfolgen wir das Fortschreiten dieses ebenso eigenartigen als gediegenen Werkes, das in so anschaulicher Weise die vielfachen technischen Materien des Eisenbahnwesens weiten Kreisen vermittelt. Die uns zugekommenen weiteren 5 Lieferungen (11—15) beschliessen den „Maschinendienst“ und beschäftigen sich weiterhin in sehr ausführlicher Weise mit den Personenwagen, Güterwagen und der Zusammenstellung der Züge mit allem Zugehör, als Stoss- und Zugapparate, Wagenheizung und Beleuchtung, Hilfssignale, Bremsen usw. Die vorliegenden Hefte sind mit vielen trefflichen, nach Originalphotographien hergestellten Abbildungen von Wagentypen, insbesondere der Hof- und Luxuswagen, ausgestattet.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung der Güter-Haltestelle Eutritzsch. Die Eröffnung der Haltestelle Eutritzsch für den Frachtstückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr findet nicht erst am 1. Mai, sondern bereits am 25. April d. J. statt.

Magdeburg, den 7. April 1894. (823)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Schliessung von Stationen.

Am 1. April d. J. ist die Ladestelle Köln-Pantaleon, welche auf die Bedienung der dortselbst befindlichen Kohlen- und Holzlager, der Getreide- und Zuckerlagerschuppen, sowie den Versand von Feuerzeug-Stückgütern beschränkt war, geschlossen und damit der gesammte Verkehr von Station Pantaleon nach dem Güterbahnhof Köln-Süd verlegt worden.

Die Bestimmung im Abschnitt II D a unter 8 a auf Seite 16 des Binnen-Gütertarifs für den diesseitigen Bezirk ist sonach mit oben genanntem Tage ausser Kraft getreten und daher zu streichen.

Köln, den 9. April 1894. (824)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

3. Güterverkehr.

Oldenburgische Staatsbahn. Binnenverkehr. Am 15. April d. J. wird die Station Ellenserdammersiel der Vareler Nebenbahnen für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 30. März 1894. (825B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten innerhalb des Vieh- etc. Tarifs Bromberg-westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Vieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen den mit entsprechenden Abfertigungsbefugnissen ausgerüsteten Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a/M., Hannover, Köln (lksrh. u. rrh.), Magdeburg und Oldenburg einerseits und der Station Mocker i. Westpr. des Bezirks Bromberg andererseits in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 5. April 1894 (826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Verkehr mit Oesterreich. (Einführung eines direkten Frachtsatzes für Holz des Spezialtarifs II.) Am 1. Mai d. J. tritt ein direkter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 8 (Holz des Spezialtarifs II) zwischen den Stationen Hohenau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Spandau des Bezirks Altona in Kraft. Die Höhe dieses Satzes ist bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zu erfahren.

Magdeburg, den 4. April 1894. (827)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Der in unserer Bekanntmachung vom 12. Februar d. J. erwähnte Hessisch-Pfälzische Thier- etc. Tarif kommt erst am 1. Mai zur Einführung.

Mainz, den 7. April 1894. (828)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Main-Neckar-Oberhessischer Güterverkehr. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Darmstadt-Fabrikviertel für Stückgut- und Wagenladungs-Sendungen der angeschlossenen Fabriken in den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 4. April 1894. (829)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Die nach unseren Veröffentlichungen im Binnenverkehr der Main-Neckarbahn, im direkten Verkehr derselben mit der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn, sowie mit der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn bis zum 1. Mai 1894 zu gewährende Frachtermässigung in Höhe eines Drittels der Fracht wird für Futtermittel und Sämereien bis zum 1. Juli l. J., für Streumittel dagegen bis zum 1. September l. J. weiter bewilligt.

Darmstadt, den 30. März 1894. (830)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurm- etc. Gebiet nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld. Vom 20. Mai d. J. ab wird der Kohlenfrachtsatz Werden-Kraghammer von 0,35 ℳ auf 0,38 ℳ für 100 kg berichtigt.

Köln, den 7. April 1894. (831)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Eisenerz- und Koksverkehr zum Hochofenbetrieb. Am 15. d. Mts. tritt der Eisenerzfrachtsatz von Ibbenbüren nach Georgsmarienhütte mit 0,17 ℳ für 100 kg in Kraft.

Köln, den 7. April 1894. (832)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg nebst anschliessende Privatbahnen. Vom 11. April d. J. ab finden die Ausnahmetarife für rohe Kalisalze usw. (Kalitarif) und für Kalk usw. (Düngekalktarif) auch im Verkehr mit den Stationen Dt. Eylau Stadt, Illowo und Soldau der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn Anwendung.

Ueber die Höhe der Ausnahme-Frachtsätze sowie die Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Köln, den 11. April 1894. (833)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischer Grenzverkehr. Frachtsätze für Getreide usw. Russischer Herkunft nach Gispersleben. Mit Gültigkeit vom 15. April 1894 bis zur Einführung im Tarifwege, längstens bis 15. April 1895, treten für Sendungen von

a) Getreide und Hülsenfrüchten,
b) Oelsaaten,
c) Kleie,
d) Oelkuchen und Oelkuchenmehl

(Güterverkehr Fortsetzung S. III.)

Nr. 7. Jahrgang 1894. Berlin, am 11. April 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zu Aufklärung dienen können).
1	A	47	1	Kiste	leer —	13	1	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
2	A F G	2	1	„	? —	180	2	„	„	
3	B	17	1	—	Theil einer Schiebeleiter	28	3	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
4	C R	I	1	Kiste	Tischfüsse —	138	4	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
5	9 D	8120, 1849, 4749	3	Gebinde	leer —	80	5	Kiel	K. E.-D. Altona	
6	E B	11	1	Sack	Zucker —	100	6	Herzberg a/E.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
7	F	2	1	Ballot	Kunstwolle —	40	7	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	beim Schuppensturz.
8	G B	88953	1	Weinfass	leer, gebr. —	23	8	Berlin H. & L.	K. E.-D. Altona	
9	G F	100	1	Fass	leer —	15	9	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
10	G R	11	1	Lattenverschlag	Stroh —	30	10	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
11	H E	10	1	Kiste	leer —	6	11	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
12	H M	653	1	„	leer —	16	12	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	beim Schuppensturz.
13	J A	1/3	3	Bund	leere Säcke —	89	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
14	J H	375	1	„	Goldleisten —	16	14	Traunstein	Bayerische Stsb.	
15	J H	2351	2	Korb u. Pack	Pflanzen —	—	15	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
16	J W	1	1	Fass	gebr. Därme —	170	16	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
17	L H	7239	2	Kisten	? —	224	17	„	„	
18	M	11	1	Kiste	leer —	2	18	Bremen	K. E.-D. Hannover	
19	M	5, 6	2	Kisten	leer —	11	19	Oberdorf b. B.	Bayerische Stsb.	München C. B.-Oberdorf bezettelt.
20	M R	34208	1	Ballen	Wolle —	25	20	München C. B.	„	Breslau beschrieben.
21	O K C	998	1	Kiste	? —	563	21	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
22	O L	6154	1	Blechtopf	Mostrich —	6	22	Schöppenstedt	K. E.-D. Magdeburg	
23	P R & C	1006	1	Ballen	2 Stück Siamosen —	13	23	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
24	R S B (im Rahmen)	33444	1	—	Deichsel —	8	24	Neumünster	K. E.-D. Altona	
25	S	—	2	—	eiserne Deckel —	2	25	Strassburg	Elsass-Lothring.	
26	S.C. (im Rhombus) B C	200/1	2	Kisten	Ausfuhrgut —	1 129	26	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
27	S D	10150	1	—	Pflugschaar beschr. Spangenberg	6	27	Soest	K. E.-D. Hannover	
28	S M	330	1	Kiste	leer —	19	28	Bamberg	Bayerische Stsb.	
29	T W	3	1	Kollo	Eisentheil (Platte) —	3,5	29	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
30	W F R	1, 3	1	Kiste	leer —	36	30	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
31	Z H	876	1	„	Würfelzucker —	55	31	Jena	Saalbahn	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
32	Maschinen-Fabrik Augsburg	—	1	Ballen	Wagendecke —	72	32	Augsburg	Bayerische Stsb.	
33	M Buckau	—	1	Sack	Kartoffeln —	35	33	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
34	Capitän Colonau, Wien	—, —	1, 1	—, —	Badewanne —, Kinderbank —	10,5	34	München C. B.	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
35	Mr. Eduardo Zirkus Hammerschmidt, Gablonz i/B.	—	1	—	Holzgerüst (blau gestrichen)	?	35	Hohenbocka	K. E.-D. Erfurt	
36	W. Gebhardt Marktleuthen i/B.	3775	1	Gebinde	leer —	42	36	Kiel	K. E.-D. Altona	
37	Goldleist & Cie. in Brody	2 10	3	—	Wagendecken —	—	37	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
38	Habbrock, Gotzlow b. Frauenhof	—	1	Schlosskorb	— —	9,5	38	Kiel	K. E.-D. Altona	
39	A Hildesheim	VII	1	—	kleiner gelb angestr. Tisch mit Schieblade	—	39	Derneburg	K. E.-D. Hannover	bekl.: Hildesheim-Derneburg.
40	Ledercorporation	11	1	—	Wagendecke —	—	40	Schweinfurt C. B.	Bayerische Stsb.	
41	Brauerei Lübeck	8392	1	Gebinde	leer —	8,5	41	Kiel	K. E.-D. Altona	
42	F B Marne	2	1	Pack	3 leere Kisten —	3	42	„	„	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
43	—	1/27	27	—	leere Fässer —	330	43	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
44	weiss	I	1	Bund	Rundeisen —	50	44	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
45	weiss	II	1	Stange	Flacheisen —	15	45	„	„	b. Schuppenrevision.
46	weiss	III	2	Stangen	Flacheisen —	10	46	„	„	b. Schuppenrevision.
47	—	5/8	4	Fässer	leer —	24	47	„	„	b. Schuppenrevision.
48	—	103	1	—	gerolltes Tuch —	9	48	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
49	—	420	1	Kiste	Apfelsinen —	90	49	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	bereits verkauft.
50	-	1531	1	—	Wagendecke —	—	50	Hassfurt	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
51	gelber Strich	—	6	Stangen	Eisen —	10	51	Bruchmühlen	K. E.-D. Hannover	
52	// weiss	—	1	—	eis. Achse —	14	52	Pr.-Stargard	K. E.-D. Bromberg	
53	// weiss	—	50	Stück	Rundeisen —	182	53	Weissenburg	Elsass-Lothring.	
54	×	—	2	Sack	Bürstenhölzer —	88	54	Metz	„	
55	F [M] G MH		1	Ballen	Strohgeflecht —	91	55	Weiden	Bayerische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
56	·	—	1	—	eis. Achse —	—	56	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
57	—	—	1	Balken	rothbraun, 7,20 m —	—	57	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
58	—	—	1	Sack	Bohnen —	100	58	Simbach	Bayerische Stsb.	
59	—	—	5	—	Bretter —	—	59	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
60	—	—	1	—	Eisenrohr —	14	60	Berlin Eilg.-Exp.	K. E.-D. Bromberg	
61	—	—	1	Sack	Eisenwaaren (2 Haken)	11	61	Spandau	K. E.-D. Altona	
62	—	—	1	Stab	Façoneisen —	6,5	62	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
63	—	—	2	Stück	Fichtenhölzer —	—	63	Schwandorf	Bayerische Stsb.	ca. 6 m lang.
64	—	—	16	„	eis. Fleischhaken —	3	64	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
65	-	—	2	—	Gestelle —	—	65	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
66	—	—	1	Satz	Gilten —	35	66	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
67	(unleserlich)	—	1	Korb	1 leerer Glasballon —	12	67	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
68	—	—	5	—	tannene Grubenhölzer (Thürstücke à 2,20 m lg. u. 10 cm stark)	—	68	Oelde	K. E.-D. Hannover	am 4. III. auf der Strecke gef.
69	—	—	2	—	Hämmer ohne Stiele	3	69	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
70	—	—	1	Stück	Hafendeckel (von Schwarzblech)	1	70	München C. B.	Bayerische Stsb.	
71		—	1	Kistchen	Käse —	5	71	Treuchtlingen	„	
72		—	1	—	eis. Kette zu Langholz	—	72	Bützow	Meckl. Friedr. Frzb.	auf einem Langholzwagen gef.
73	—	—	1	Pack	10 Kistchen —	7,5	73	Rathenow	K. E.-D. Magdeburg	
74		—	1	—	Kinderwagen mit Betten	—	74	Bad Nenndorf	K. E.-D. Hannover	
75	-	—	1	brauner Kasten	Kleidung usw. —	12,5	75	Kiel	K. E.-D. Altona	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
76	—	—	1	Korb	mit Fass —	9	76	Walburg	Elsass-Lothring.	
77	—	—	1	Korbflasche	leer und neu —	2,25	77	Schönberg	Meckl. Friedr. Frzb.	auf der Strecke gef.
78	—	—	1	—	Marmorplatte, zerbrochen	11	78	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	
79	—	—	1	Bund	Maurerrohr zum Deckenputzen	17,5	79	Neustadt a. D.	K. E.-D. Altona	
80	—	—	1	Milchkanne	leer —	5	80	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
81	—	—	1	—	Ofeneinsatz —	411	81	Passau	Bayerische Stsb.	
82	—	—	1	—	rupfene Plache —	20	82	Laufen	„	
83	—	—	1	Bund	Pressstroh —	97	83	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
84	—	—	1	Reisekorb (mit Vorhängeschloss)	leer —	7	84	Liebenwerda	K. E.-D. Erfurt	
85	—	—	17	Kolli	Roheisen —	407	85	Bettingen	Wilh.-Luxemburgb.	
86	—	—	1	—	Rungenhülse —	?	86	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
87	—	—	1	—	Sackkarre —	—	87	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
88	—	—	1	Bund	alte leere Säcke —	16	88	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
89	—	—	1	—	Sägeblatt —	8	89	Bruck	Bayerische Stsb.	in Papierumhüllung.
90	—	—	1	Bund	Schilf mit Draht umwickelt	8,5	90	Haste	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
91	—	—	1	—	Spiritus-Kochmaschine	—	91	Göttingen	„	
92	—	—	1	Sack	Sprungfedern —	24	92	Bremen	„	b. Schuppenrevision.
93	—	—	1	Bund	Stabeisen —	25	93	Barmen-Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
94	—	—	1	Pack	eis. Stangen —	6	94	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
95	—	—	20	—	Stützen —	100	95	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
96	—	—	1	Kiste	Thürbeschläge —	14	96	Strassburg	Elsass-Lothring.	
97	—	—	1	—	Verk. Baum —	—	97	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
98	—	—	1	Bund	Werkzeug (Hammer, Schraubenschlüssel und 2 Meissel)	—	98	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
99	—	—	1	Stück	Winkeleisen —	32,5	99	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	1	—	guss. Zahnrad —	23	100	Würzburg	Bayerische Stsb.	
101	—	—	1	—	eis. Zahnstange —	3	101	„	„	
102	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	10	102	Ingolstadt	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Russischer Herkunft bei Aufgabe von, beziehungsweise Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Frachtbrief und Wagen von Belzec trs., Brody trs., Husiatyn trs., Krystynopol trs., Nadbrzezie trs., Nowosielitza trs., Podwoloczyska trs., Rawa ruska trs. und Sokal trs. nach Gispersleben unter den im Ausnahmetarife für Getreide usw. für den Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehr enthaltenen Bestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:

ad a) und c) die jeweils für Sendungen nach Nordhausen geltenden Frachtsätze;

ad b) die jeweils für Sendungen nach Nordhausen geltenden Frachtsätze, gekürzt um 0,03 M. pro 100 kg;

ad d) die jeweils für Sendungen nach Nordhausen geltenden Frachtsätze, gekürzt um 0,02 M. für 100 kg.

Wien, am 4. April 1894. (834)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Tarif, Theil II, Heft 2, vom 1. Januar 1894. Aenderung des Ausnahmetarifes XV für Salz. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 ist die auf Seite 296 im Schnitte B 1 aufgenommene Tarifbestimmung wie folgt abzuändern:

„1. Nach Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,

2. nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft

kommen als Schnittsätze die auf den Seiten 146 und 147, beziehungsweise 228 ersichtlichen Schnittsätze der Klasse A bei Aufgabe von 5000 kg und jene des Spezialtarifes 1 bei Aufgabe von 10000 kg zur Anwendung."

Wien, am 4. April 1894. (835)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterr.-Ungar. Eisenbahnverband. Einbeziehung der Güterabfertigungsstelle „Wien Praterkai" in den Gütertarif. Mit Gültigkeit vom 20. April 1894 wird die Güterabfertigungsstelle „Wien Praterkai" der K. K. Oesterr. Staatsbahnen mit den für die Station Wien Lagerhaus (D. U. B.) gültigen Frachtsätzen in Theil II Heft 2 des Gütertarifes für den obenbezeichneten Eisenbahnverband vom 1. August 1893 einbezogen.

Wien, am 4. April 1894. (836)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf 1. Juni d. J. tritt für den Deutsch-Oesterreichischen Personenverkehr über den Arlberg ein neuer Tarif in Kraft, durch den die Taxen II. und III. Klasse ermässigt und die Taxen I. Klasse in einigen Verbindungen unwesentlich erhöht werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Personentarifbüreau.

Karlsruhe, den 6. April 1894. (837)

Generaldirektion.

5. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 48., als ordentlichen 41. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 10. Mai 1894, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1893.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1893.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrath.

5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1894.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ der K. K. priv. Allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien,
„ der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ der Diskontogesellschaft in Berlin,
„ der Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg,

längstens bis 2. Mai 1894 zu hinterlegen.

Prag, am 7. April 1894. (838)
Der Verwaltungsrath.
Nachdruck wird nicht honorirt.

6. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Es ist die Anfertigung von 30 Stück Bufferstangen zu vergeben. Angebote sind bis zum 15. April 1894, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, woselbst Bedingungen und Zeichnung gegen Einsendung von 20 ₰ zu erhalten sind.

Giessen, den 3. April 1894. (839)
Der Grossh. Maschinenmeister der Oberhessischen Eisenbahnen.

Die Lieferung von Zwölf bis Fünfzehn Millionen unbedruckter Fahrkarten im ganzen oder getheilt und zwar einfarbige Karten gegen Zwölf Millionen und mehrfarbige Karten gegen Drei Millionen, soll verdungen werden. Angebote sind bis zum Verdingungstermin, den 17. Mai d. J., Vorm. 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzureichen. Der Zuschlag wird binnen 14 Tagen ertheilt. Die Bedingungen zur Bewerbung um Lieferungen sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 61 vom 11. März 1891 bekannt gemacht. Die besonderen Bedingungen, sowie Bietungsmuster sind auf portofreien Antrag von der Verkehrskontrole I hierselbst, Bahnhofstrasse 24—28 kostenfrei zu beziehen. Die Eröffnung und Verlesung der Angebote erfolgt ebendaselbst.

Bromberg, den 24. März 1894. (840)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlen- und Kokslieferungen. Vom 1. Juni d. J. bis 31. Mai n. J. sind an Kohlen und Koks zu liefern:

366 700 t für Lokomotivheizung,
20 200 „ „ Werkstätten und Elektrizitätswerk,
18 910 „ „ Lokalheizungszwecke,
3 120 „ „ Gasanstalten.

Angebote sind bis zum 30. d. Mts., Abends 6 Uhr, hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschliesslich zu benutzenden Vordruckbogen sind von der Maschinen-Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Maschinenverwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, am 6. April 1894. (841)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW.. Beuthstrasse 8.

Nr. 29. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 14. April 1894.

Inhalt:

Zu § 53 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der § 53 der Verkehrsordnung verfügt in Ziffer 10 für Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens um mehr als 5 % des angeschriebenen Ladegewichtes die Erhebung eines Gesammt-Frachtzuschlages im zehnfachen Betrage des Frachtunterschiedes.

Gegen die Höhe dieses Frachtzuschlages wird in allen Fällen absichtlicher Ueberlastung von Wagen zum Zwecke der Frachthinterziehung sicher nichts einzuwenden sein; in den durch die Kundmachung 12 veröffentlichten Vorschriften über die Erhebung von Frachtzuschlägen — § 3 Ziffer 3 — ist jedoch ausgesprochen, dass auch Ueberlastungen, welche infolge der Aufnahme von Feuchtigkeit durch Witterungseinflüsse während der Beförderungsdauer entstanden sind, diesem Frachtzuschlage verfallen; in dieser Richtung fragt es sich, welches Gewicht darf der Absender überhaupt verladen, um sich für den Fall des Eintrittes einer Gewichtserhöhung durch Regen während einer mehrtägigen Beförderungsdauer gegen einen durch höhere Gewalt verschuldeten Frachtzuschlag zu schützen; sodann: was hat zu geschehen, wenn infolge beantragter Verwiegung derartiger Sendungen auf der Abgangs- oder auf einer von dieser requirirten Nachbarstation die Richtigkeit des deklarirten Gewichtes festgestellt, dem Frachtbriefe der Wiegestempel beigefügt und das Wägegeld berechnet, das Gewicht nach dieser Verwiegung jedoch durch eingetretenen Regen über die zulässige Höhe vermehrt worden ist? Wird z. B. infolge gedrückter Federn durch eine abermalige Verwiegung auf einer weiter gelegenen Unterwegs- oder auf der Bestimmungsstation doch eine Ueberlastung gefunden, ist auch dann noch der Frachtzuschlag zu erheben?

Es möge hier gleichzeitig auch auf einen anderen fühlbaren und finanziell nachtheiligen Mangel bezüglich der Vorschriften über Erhebung des Frachtzuschlages für unrichtige Gewichtsangaben ohne Ueberschreitung des Ladegewichtes unter Vorführung einiger Vorkommnisse hingewiesen werden.

Die geringste Wagenladung ist auf ein Gewicht von 5 000 kg normirt, während die Tragkraft der Wagen 10 000 kg beträgt; verladet ein Absender 6 000 kg, deklarirt aber nur 5 000 kg und die falsche Werthangabe wird entdeckt, so zahlt er einfach den zu hinterziehen versuchten Frachtbetrag für 1 000 kg, gerade so, als ob er als ehrlicher Mann von vornherein das richtige Gewicht angegeben hätte. Heute sind aber viele Wagen von höherem Ladegewichte, 12 500 bis 15 000 kg und mehr vorhanden; verladet ein Versender in einen Wagen von 15 000 kg wirklich 15 000 kg, deklarirt aber nur 10 000 kg und die falsche Werthangabe wird entdeckt, so wird für die weniger angegebenen 5 000 kg gleichfalls die Fracht erhoben, der Betreffende wird also in derselben Weise behandelt, wie der andere, der das Gewicht gleich richtig deklarirt hat.

Es gibt aber im grossen Deutschen Vaterlande eine Menge von Interessenten, denen sehr wohl bekannt ist, dass die Eisenbahnverwaltungen ohne grosse Störungen ihres Rangir- und Zugdienstes und ohne Hervorrufung noch anderweiter Nachtheile nicht nur nicht alle, sondern sogar nur die wenigsten Wagen verwiegen können und diese Kenntniss genügt vollständig zum Versuche und zur Verübung der gänzlich gefahrlosen Frachthinterziehungen, wie einige Beispiele zeigen mögen.

In einem mit deklarirten 5 000 kg beladenen Wagen von 10 000 kg Ladegewicht wurde auf der Bestimmungsstation zufällig ein, offenbar nur für den Adressaten bestimmter Zettel mit der Notiz gefunden, die Sendung bestehe aus 6 000 kg; der betreffende Beamte erhob wegen unrichtiger Gewichtsdeklaration irrthümlicher Weise den — später wieder zurückbezahlten — 10 % Frachtzuschlag; der Adressat beschwerte sich hierüber, gleichzeitig aber auch über ungefälliges Verhalten des Beamten. Gelegentlich der hierwegen angeordneten Erhebungen fand der untersuchende Beamte auch eine von einer ziemlich entfernt gelegenen Königlich Preussischen Telegraphenstation eingegangene Depesche an denselben Adressaten, des Inhalts, 6 000 kg einer Waare unter Angabe von 5 000 kg an den Aufgeber der Depesche abzusenden; es musste sonach die betreffende Königlich Preussische Telegraphenstation den Auftrag zu einer die Königlich Preussischen Staatsbahnen mit benachtheiligenden Frachthinterziehung vermitteln; die Sendung wurde zweifelsohne ab einer anderen Station expedirt, die von der Depesche keine Kenntniss hatte.

Der Beschwerdeführer, dem die beiden Handlungen vorgehalten wurden, betheuerte selbstredend, von der ersten Falschdeklaration nichts gewusst, die telegraphisch bestellte Sendung mit richtiger Gewichtsangabe abgeschickt zu haben, obwohl demselben bemerkt worden war, dass seine Betheuerungen von keinem Gerichte geglaubt werden würden, wenn man ihn gerichtlich belangen könnte.

Kaum 8 Tage später bestellte derselbe Versender wieder einen Wagen von 15 000 kg Tragkraft und übergab nach Beendigung der Ladung einen Frachtbrief über 300 Säcke mit 10 500 kg; der aufmerksam gewordene Stationsbeamte schickte im Vollzuge der bestehenden Vorschriften den Frachtbrief zurück mit der Anfrage, ob denn der Verlader in der Gewichtsangabe sich nicht geirrt habe, da 300 Säcke doch mehr wie 10 500 kg wiegen müssten und erhielt daraufhin einen anderen Frachtbrief über 15 000 kg mit dem Beifügen, man möge den Irrthum entschuldigen; von der Mehrfracht von 32 ℳ entfiel gleichfalls ein Theil wieder auf eine Preussische Staatsbahn.

Eines Kommentars bedürfen derartige Vorkommnisse nicht; unter der Herrschaft des früheren Reglements war aber für unrichtige Gewichtsangaben ohne Ueberschreitung des Ladegewichtes nebst der hinterzogenen Fracht eine Konventionalstrafe im doppelten Betrage derselben zu erheben und diese Bestimmung schützte die Eisenbahnverwaltungen in vielen Fällen gegen derartige Frachtverluste.

Nun besteht die heute geltende Vorschrift allerdings auch für sämmtliche Auslandssendungen auf Grund des Internationalen Uebereinkommens ohne Gefahr von Frachthinterziehungen für die Eisenbahnverwaltungen; denn jeder Aufgeber einer solchen Sendung wird mit Rücksicht auf die Kontrole der Grenzzollbehörden sich hüten, falsche Angaben in den Frachtbriefen und Zolldeklarationen zu machen. Diese Garantie fehlt aber hinsichtlich aller nicht unter Zoll- oder Steuerkontrole stehenden Inlandssendungen und aus diesem Grunde dürfte es wohl der Erwägung werth sein, ob nicht auch entdeckte unrichtige Gewichtsangaben in Frachtbriefen über Wagenladungen ohne Ueberschreitung des Ladegewichtes wieder mit Frachtzuschlägen belegt werden sollten; denn es ist anzunehmen, dass die vorgeführten Fälle nicht die einzigen dieser Art im Gebiete des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes geblieben sind, dass vielmehr den Deutschen Eisenbahnverwaltungen unter der Herrschaft dieser Bestimmung schon manche und in ihrer Gesammtheit ansehnliche Verluste durch derartige Handlungen zugefügt wurden.

Gegen den entdeckten kleinsten Versuch einer Gefällehinterziehung im Personenverkehre wird unnachsichtlich gegen die Schuldigen vorgegangen, und im Güterverkehre sind derartige Versuche durch die bestehenden Vorschriften gewissermaassen prämiirt.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1242 vom 9. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Mai 1894 (abgesandt am 11. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Für den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband sind am 1. d. Mts. Vorschriften über den Vollzug der Zusatzbestimmung V. A zu § 11 der Verkehrsordnung, Fahrpreisermässigung im Interesse der öffentlichen Krankenpflege betreffend, als Kundmachung 30 zur Ausgabe gelangt.

Der Oesterreichische Gesetzentwurf, betreffend die neuen Lokalbahnen.

Die Vorlage der Regierung über die im Jahre 1894 sicherzustellenden Lokalbahnen bestimmt eine Unterstützung des Staates für die folgenden 16, im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmenden Lokalbahnen:

1. von Karlsbad über Alt- und Neu-Rohlau, dann unter Einbeziehung einer Theilstrecke der bestehenden Staatsbahnlinie Chodau-Neudek über Bärringen und Platten an die Reichsgrenze in der Richtung gegen Johanngeorgenstadt;
2. von der Station Beneschau der Kaiser Franz Josefbahn nach Wlaschim;
3. von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Iglau-Wessely nach Neubistritz;
4. von der Station Zwittau der vormaligen nördlichen Staatsbahn nach Policka innerhalb der Stadtmauern;
5. von der Station Cercan der Kaiser Franz Josefbahn nach Modran mit einer Abzweigung von Mechenitz nach Dobris;
6. von der Station Rakonitz der Rakonitz-Protiviner Staatsbahn nach Mlatz zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Pilsen-Dux;
7. von der vorangeführten Station Rakonitz über Jechnitz nach Pladen zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Pilsen-Dux;
8. von der vorangeführten Station Pladen über Protiwitz (Luditz) nach Buchau;
9. von Protiwitz (Luditz) über Theusing nach Petschau;
10. für den Fall, als die sub 4 bezeichnete Lokalbahn Zwittau-Policka aus welchem Grunde immer nicht zustande kommen sollte, von der Station Brüsau-Brünnlitz der vormaligen nördlichen Staatsbahn nach Policka innerhalb der Stadtmauern;
11. von der Station Zeltweg der Kronprinz Rudolfbahn nach Wolfsberg zum Anschlusse an die Staatsbahnlinie Wolfsberg-Unter-Drauburg;
12. von Unter-Drauburg im Anschlusse an die vorgenannte Staatsbahnlinie und die Südbahn nach Wöllan zur Verbindung mit der bestehenden Lokalbahn Cilli-Wöllan;
13. von einem Punkte der Südbahnlinie Wien-Triest bei St. Georgen (Grobelno) über Sauerbrunn und Rohitsch zur Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina;
14. von der Station Neuberg der Staatsbahnlinie Mürzzuschlag-Neuberg über Mürzsteg und Gusswerk nach Mariazell;
15. von der Station Mährisch-Budwitz der privilegirten Oesterreichischen Nordwestbahn nach Jamnitz;
16. von der Station Schwarzenau-Zwettl der Kaiser Franz Josefbahn nach Zwettl.

Von diesen Bahnen sind nur die Linien von Neuhaus nach Neubistritz, von Neuberg nach Mariazell und eventuell die Linie von Brüsau nach Policka schmalspurig, alle übrigen dagegen normalspurig mit den in den Gesetzen und Verordnungen vorhergesehenen zulässigen Erleichterungen und Begünstigungen zu bauen. Für die in dem obigen Verzeichnisse enthaltenen Bahnen 1 bis 4 ist bei der Böhmischen Landesbank eine Anleihe aufzunehmen, für die Bahnen 15 (Budwitz-Jamnitz) und 16 (Schwarzenau-Zwettl) ist eine Prioritätsanleihe aufzunehmen. Für sämmtliche 6 Linien, deren Konzessionsdauer 90 Jahre betragen soll, garantirt der Staat 4 % an Zinsen und die Tilgungsquote der Anleihe bei der Böh-

mischen Landesbank, sowie der zu kontrahirenden Prioritätsanleihe bei den ersten 4 Bahnen für 76, bei den letzten 2 Bahnen für 75 Jahre in folgenden Beträgen:

Eisenbahnen	Maximalbetrag in Gulden Oesterreichischer Währung	
	des Anlehens	der Staatsgarantie
Karlsbad-Johanngeorgenstadt (Art. 1, Z. 1)	2 830 000	119 318
Beneschau-Wlaschim (Art. 1, Z. 2)	900 000	37 946
Neuhaus-Neubistritz (Art. 1, Z. 4)	1 000 000	42 162
Zwittau-Policka (Art. 1, Z. 3)	700 000	29 514
Budwitz-Jamnitz (Art. 1, Z. 15)	570 000	24 181
Schwarzenau-Zwettl (Art. 1, Z. 16)	900 000	38 180

Bei den Prioritäten kann der Staat auch nach Ermessen der Regierung die Interkalarzinsen garantiren. Die Anleihe bei der Böhmischen Landesbank wird daher betragen 5 430 000 fl. und der Garantiebetrag des Staates 228 940 fl. Die Prioritätsanleihe wird betragen 1 470 000 fl., die Garantie des Staates 62 361 fl. Für diese 6 Linien garantirt der Staat zusammen 291 301 fl.

Die Ertheilung dieser Garantie wird jedoch an die Bedingung geknüpft, dass die Böhmische und die Niederösterreichische Landesverwaltung von den für diese Linien zu bildenden Aktiengesellschaften die nachstehenden Beträge von Stammaktien zum Nennwerth übernehmen: Karlsbad-Johanngeorgenstadt 900 000 fl., Beneschau-Wlaschim 330 000 fl., Neuhaus-Neubistritz 203 000 fl., Zwittau-Policka 230 000 fl., Schwarzenau-Zwettl 433 000 fl. Für die Lokalbahn Budwitz-Jamnitz wird ein auf obige Art zu leistender Interessentenbeitrag von 160 000 fl. und ausserdem bedungen, dass von der Markgrafschaft Mähren aus Landesmitteln ein Beitrag von 55 000 fl. à fonds perdu gewidmet werde.

Für die Eisenbahnen 11, 12 und 13 kann vom Staate die Gewährung jährlicher Zuschüsse im Maximalbetrage von 89 086 fl. für die Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg, von 50 906 fl. für die Lokalbahn Unter-Drauburg-Wöllan und von 12 727 fl. für die Eisenbahn St. Georgen (Grobelno)-Grenze behufs Ergänzung der jährlichen Reinerträgnisse dieser Bahnen auf das Erforderniss für die 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote der zum Zwecke der Geldbeschaffung auszugebenden, innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlenden Prioritätsobligationen oder Prioritätsaktien der für diese Bahnen zu bildenden Aktiengesellschaften im Maximalbetrage von 3,6 Millionen Gulden, 2,8 Millionen Gulden und 920 000 fl. zugesichert werden, so zwar, dass, wenn die jährlichen Reinerträgnisse der Bahnen das obige Verzinsungs- und Tilgungserforderniss nicht erreichen, das Fehlende, jedoch nur bis zur Höhe der oben angegebenen Maximalbeträge, von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird.

Diese Zusicherung wird an die Bedingung geknüpft, dass vom Lande Kärnten und den Interessenten für die Eisenbahn Zeltweg-Wolfsberg zusammen 400 000 fl., für die Eisenbahn Unter-Drauburg-Wöllan von den Interessenten allein ein Nominalbetrag von 200 000 fl., für die Eisenbahn St. Georgen-Grenze vom Lande Steiermark und von den Interessenten zusammen 600 000 fl. in Stammaktien zum Nominalwerthe übernommen werden. Weiter ist die Garantie an die Bedingung geknüpft, dass das Land Steiermark das restliche Baukapital aufbringt und die Haftung für das Auslangen mit dem vom Handelsministerium genehmigten Baukapital übernimmt.

Bei der Gruppe des obigen Verzeichnisses 5 bis 10 wird die Regierung ermächtigt, Stammaktien der zu bildenden Aktiengesellschaften in jenen Beträgen zu übernehmen, welche nothwendig sind, um die Zeichnungen der Lokalinteressenten auf 30 % des Anlagekapitals zu ergänzen. Der Maximalbetrag der hiernach vom Staate zu übernehmenden Stammaktien wird für die einzelnen Bahnen festgesetzt wie folgt: Cercan-Modran nebst Abzweigung nach Dobrisch 335 000 fl., Rakonitz-Mlatz 194 000 fl., Rakonitz-Pladen 87 000 fl., Pladen-Luditz-Buchau 43 000 fl., Luditz-Petschau 84 000 fl., Brüsau-Policka 158 000 fl.

Bei den Eisenbahnen Unter-Drauburg-Wöllan und St. Georgen-Grenze kann der Staat statt der oben erwähnten Garantie auch Stammaktien von 1,2 Millionen und 0,3 Millionen Gulden übernehmen. Die Sicherstellung bei den Bahnen 5 bis 10 wird an die Bedingung geknüpft, dass das Land Böhmen und die Interessenten das restliche Baukapital gemäss dem Böhmischen Landesgesetze beschaffen, dass die Vorzugsdividende der Prioritätsaktien vor den Stammaktien nicht höher als mit 4 % bemessen werde.

Die Regierung wird ermächtigt, zur Bestreitung der auf die oben angeführten Bahnen 5 bis 10 zu übernehmenden 905 000 fl. Stammaktien bei der Böhmischen Landesbank eine in 50 Jahren tilgbare Anleihe zum Kurse von mindestens 98 % aufzunehmen und für die Zinsen der bei der Böhmischen Landesbank zu kontrahirenden Darlehen, resp. für die auf Grund dieser Darlehen auszugebenden Kommunal-Schuldverschreibungen oder Meliorationsscheine die Befreiung von der Einkommensteuer und den Gebühren zu ertheilen.

Für die schmalspurige Bahn von Neuberg nach Mariazell ist die Konzession an den Steierischen Landesausschuss zu ertheilen, die Regierung jedoch zu ermächtigen, die Bahn sofort nach deren Inbetriebsetzung als Eigenthum zu erwerben und die vom Steierischen Landesausschuss auszugebende 4 % Anleihe von 2,8 Millionen Gulden zur Selbstzahlung zu übernehmen. Jedoch wird daran die Bedingung geknüpft, dass die Interessenten 200 000 fl. à fonds perdu und das Land jährlich 8 485 fl. als Zinsenbeitrag zu dem mit 2,8 Millionen Gulden bemessenen Baukapital aufbringt.

Alle 16 Linien sind entweder in 1½ oder in 2½ Jahren zu bauen. Auf den meisten Linien behält sich der Staat die Betriebsführung vor, und die Kosten dieser Betriebsführung werden entweder effektiv oder durch einen Pauschalbetrag von den Konzessionären zu ersetzen sein.

Durch die Vorlage sollen 16, und da es sich in einem einzelnen Falle um ein Alternativprojekt handelt, 15 Eisenbahnen in Böhmen, Steiermark, Kärnten, Niederösterreich und Mähren in einer Länge von 531, event. 544 km mit einem Aufwande von 31,3, event. 31,8 Millionen Gulden und mit einem Staatsbeitrage von 13,8, beziehungsweise 13,3 Millionen Gulden sichergestellt werden. Für den Staat ergäbe sich daraus eine nominelle Jahreslast von 588 795 fl., event. 566 613 fl., wobei nach der Behauptung des Motivenberichtes diese nominelle Belastung nur einer reellen Belastung von jährlich 93 500, beziehungsweise 101 000 fl. entsprechen würde. Rechnet man die Linien hinzu, für welche der Staat keinen Beitrag leistet und die von den Ländern sichergestellt werden, und berücksichtigt man ferner die Murthalbahn, die bereits sichergestellt ist, so würde in den angeführten Ländern zur Ausführung gelangen ein Gesammtkomplex von Bahnlinien in der Ausdehnung von 750 km mit einem Anlagekapital von 40 Millionen Gulden, wovon 14 Millionen Gulden auf den Staat entfallen, wobei jedoch, wie der Motivenbericht behauptet, die effektive Jahreslast des Staates nur 120 000 fl. betragen würde.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Gesetzesvorlage über die neuen Lokalbahnen in Oesterreich.

Der K. K. Handelsminister hat eine Vorlage über die in diesem Jahre sicherzustellenden und innerhalb dreier Jahre auszubauenden 16 Lokalbahnen, in der Gesammtlänge von 750 km und mit einem Kostenaufwande von 40 000 000 fl., im Abgeordnetenhause eingebracht. Wenn noch die durch frühere Gesetze sichergestellten 170 km Lokalbahnen mit einem Aufwande von 11 500 000 fl., ferner die Wiener Stadtbahn und die projektirten Lokalbahnen in der Bukowina hinzugerechnet werden, so wird das Oesterreichische Schienennetz um etwa 1 000 km sich vermehren. Die nach dieser Gesetzesvorlage noch im laufenden Jahre in Angriff zu nehmenden Lokalbahnen, sowie die bezüglich der einzelnen derselben vorgesehenen, den Bau und die Finanzirung betreffenden Verfügungen theilen wir an anderer Stelle (S. 266) mit.

Konzessionirung der Ostgalizischen Lokalbahnen.

Das „Reichsgesetzblatt“ Nr. 52 und das „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ dieses Jahres plubliziren die Konzessionsurkunde für die Ostgalizischen Lokalbahnen, nämlich für die Lokalbahnlinien, und zwar: 1. von der Station Kopyczynce mit thunlichster Annäherung an Janow über Trembowla und Ostrow nach Tarnopol; 2. von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Hadynkowco und Czortkow über Borszczow nach Iwanie puste mit einer Abzweigung von Teresin nach Skala; 3. von einem geeigneten Punkte zwischen den Stationen Kalinowszczyzna und Czortkow über Jagielnica nach Zalesczyki. Die vorbezeichneten Eisenbahnen sind normalspurig und, mit Ausnahme der als Hauptbahn zweiten Ranges auszuführenden Theilstrecke Ostrow-Tarnopol der Linie Kopyczynce-Tarnopol, als Lokalbahnen herzustellen. Für die Ostgalizischen Lokalbahnen werden die im Lokalbahngesetze vorgesehenen Begünstigungen, ferner die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses gewährt, welches der 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen 75 Jahren zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 9 000 000 fl. Oe. W. Noten, zuzüglich einer 4 % Vorzugsdividende nebst der Tilgungsquote für das mit 1 000 000 fl. Oe. W. zu beziffernde Prioritäts-Aktienkapital gleichkommt, so zwar, dass, wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen

sein wird. Das garantirte jährliche Reinerträgniss wird für die Zeit von der Eröffnung des Betriebes auf sämmtlichen Bahnlinien bis zum Ablaufe des 75. Jahres der Konzessionsdauer mit dem Maximalbetrage von 424 706 fl. Oe. W. und für den Rest der Konzessionsdauer mit dem herabgeminderten Maximalbetrage von 89 942 fl. Oe. W. festgesetzt. Für die zu Lasten des Baukapitals zu bestreitende Verzinsung des Prioritätsanlehens in der Zeit vom Tage der Ausgabe der Theilschuldverschreibungen dieses Anlehens bis zum Zeitpunkte der Eröffnung des Betriebes auf den konzessionirten Bahnen kann vom Staate die Garantie unter der Bedingung zugesichert werden, dass nach dem Ermessen der Regierung und nach den von derselben zu prüfenden Nachweisungen das Auslangen mit dem veranschlagten Baukapital und die Einhaltung des konzessionsmässigen Bautermins gesichert erscheint. Die Staatsverwaltung führt den Betrieb auf Rechnung der Konzessionäre bezw. der zu bildenden Aktiengesellschaft gegen Vergütung der effektiven Kosten und behält sich das Recht vor, die konzessionirten Bahnen nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung unter den in der Konzessionsurkunde detailirten Bestimmungen wann immer einzulösen.

Die Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestattet ist.

Die Zusammenstellung solcher gestatteten Frachtbriefvermerke wurde auf Grund des Beschlusses der gemeinsamen Direktorenkonferenz vom K. K. Handelsministerium in der diesjährigen Nr. 38 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff.“ publizirt. Diese Vermerke und Erklärungen sind nach folgenden Formularien gruppirt: A. Zulässige, für den Empfänger des Gutes bestimmte Vermerke auf dem Frachtbriefe, welche auf der Rückseite angebracht werden können. B. Gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen und Vermerke. C. Die auf Grund von Tarifbestimmungen abzugebenden Vermerke. D. Für die in der Anlage B zum Betriebsreglement bezw. der Anlage 1 zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 oder etwa in anderen einschlägigen internationalen Vereinbarungen vorgesehene Bescheinigung am Frachtbriefe.

Das handelspolitische Provisorium zwischen Oesterreich und Russland.

Bezüglich dieses am 2. d. Mts. in Wirksamkeit getretenen Provisoriums ist die Verordnung des Gesammtministeriums publizirt worden, wonach im Einvernehmen mit den betheiligten Königlich Ungarischen Ministerien Russische Provenienzen bei der Einfuhr in das Oesterreichisch-Ungarische Zollgebiet bis auf weiteres meistbegünstigt zu behandeln sind.

Gleichzeitig hat der Handelsminister einen Cirkularerlass an sämmtliche Handelskammern gerichtet womit er dieselben in Kenntniss setzt, dass die diesseitigen Provenienzen in Russland ebenfalls auf dem Fusse der Meistbegünstigung behandelt werden und dass auf unseren dahin gerichteten Export daher die Russischen Konventionalzölle aus den Handelsverträgen Russlands mit dem Deutschen Reiche und mit Frankreich Anwendung finden.

Uebrigens hat der Getreideverkehr aus Russland an Lebhaftigkeit nichts eingebüsst. Nur insofern macht sich eine Veränderung wahrnehmbar, als infolge der Aufhebung der Russischen Ausnahmetarife das via Schweiz transitirende Getreide nicht in Granica, sondern schon in den östlichen Galizischen Stationen nach Oesterreich eintritt.

Eine Eisenbahnenquete in Ungarn.

Das K. K. Handelsministerium hat die Beschlüsse der von demselben veranstalteten Enquete über die bezüglich des neuen Eisenbahn-Betriebsreglements erhobenen Beschwerden und geltend gemachten Wünsche dem Ungarischen Handelsministerium mit der Einladung mitgetheilt, über die Durchführung dieser Beschlüsse auch auf den Ungarischen Eisenbahnen mit dem ersteren in Verhandlung zu treten. Das Ungarische Handelsministerium hat indess zu dieser Angelegenheit vorerst keine endgültige Stellung genommen, da dasselbe gleichfalls eine Enquete über das Betriebsreglement, zu welcher Vertreter sämmtlicher Ungarischer Interessenten berufen werden sollen, zu veranstalten beabsichtigt. Diese Enquete wird um die Mitte dieses Monats stattfinden und nach Beendigung derselben werden sodann die Beschlüsse der beiden Enqueten zur Grundlage einer Vereinbarung zwischen dem Oesterreichischen und dem Ungarischen Handelsministerium genommen werden.

Tarifherabsetzungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Das K. K. Handelsministerium hat vor einiger Zeit an die Verwaltung dieser Bahn die Aufforderung gerichtet, mit Rücksicht auf die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1892 Vorschläge wegen Herabsetzung der Tarife auf dem gesellschaftlichen Hauptbahnnetze zu erstatten. Die Verwaltung der Nordbahn hat dem Handelsministerium ihre Anträge unterbreitet, und es wurde, nachdem dieselben von der Generalinspektion geprüft worden waren, hierüber in einer im Handelsministerium mit den Vertretern der Nordbahn abgehaltenen Konferenz eine volle Verständigung erzielt. Die Nordbahn wird demgemäss die Tarife für Cement, Eisen, Spiritus, Viehsalz, Emballagegegenstände und Fahrzeuge entsprechend herabsetzen. Nach Genehmigung der in der Konferenz getroffenen Vereinbarung durch die zuständigen Minister wird an die Erstellung der zu ermässigenden Tarife geschritten und werden diese sodann in Wirksamkeit gesetzt werden. Durch die bevorstehenden Tarifermässigungen wird eine Reihe von gegenwärtig zwischen den Tarifen der Staatsbahnen und jenen der Nordbahn bestehenden Disparitäten beseitigt.

Die Tauernbahnfrage.

Eine Deputation erschien beim K. K. Handelsminister um ihm den in Broschürenform erschienenen Vortrag des Oberingenieurs Josef Hannack „Ueber die Tauernbahn“ zu überreichen. Derselbe entwickelte die Grundzüge seiner Ausführungen über das Tauernbahnprojekt, für welches der Handelsminister ein lebhaftes Interesse bekundete. Graf Wurmbrand stimmt mit der Anschauung überein, dass der recht baldige Ausbau einer der beiden Varianten der Tauernbahn der Stadt Triest und den Alpenländern zum Wohle gereichen würde. Die Wahl der einen oder anderen Linie für den Bau werde Sache der Erwägungen der Regierung und des Reichsrathes sein. In der Versammlung des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins, welcher auch Sektionschef Dr. Ritter v. Wittek beiwohnte, sprach Ingenieur Karl Büchelen über die Einzelnheiten des Tauernbahnprojektes, wobei er auch die Bedeutung dieser Bahn für den Fremdenverkehr in den Alpenländern hervorhob. Die Lösung der so wichtigen Frage erscheine jetzt nähergerückt, seitdem 2 Trassen, die von Schwarzach über Gastein und Mallnitz nach Sachsenburg und die über das Lungau durch das Lieserthal nach Spittal an der Drau ernstlich in Betracht gezogen werden. Die 77 km lange Gasteiner Trasse erfordere 28 Millionen, die 81 km lange Lungauer Trasse 30 Millionen Gulden. Letztere sei jedoch vorzuziehen, da sie allein für das Lungau die Verbindung mit Salzburg herstelle. Die Vortheile der Tauernbahn kämen jedoch erst dann vollends zur Geltung, wenn dieselbe direkt bis Triest fortgesetzt würde. Der zu gewärtigende bedeutende Transitverkehr würde nicht blos Triest, unseren Eisenbahnen und unserer Schifffahrt, sondern auch unserer Industrie grosse Vortheile bringen und die Einführung regerer besserer Schifffahrtsverbindungen und billigere Tarife zur Folge haben. Die Reiserouten würden von Prag nach Triest von $28^3/_4$ auf $18^1/_2$, die von Salzburg nach Triest von $20^3/_4$ auf $9^1/_4$ Stunden herabgemindert werden.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im Monat Februar d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im ganzen 8 351 553 Personen und 7 959 016 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 23 671 469 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 16 186 579 fl., auf die Ungarischen Bahnen 7 484 890 fl.), d. i. für 1 km 825 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 7 636 395 Personen und 7 958 142 t Güter, 23 433 992 fl. oder für 1 km 837 fl.; daher ergibt sich für den Monat Februar d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahme um 1,4 %.

In dem 2monatlichen Betriebszeitraum dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 16 779 681 Personen und 16 215 844 t Güter gegen 14 973 726 Personen und 15 174 538 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesem Verkehre erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 46 967 914 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 33 173 002 fl., auf die Ungarischen Bahnen 13 794 912 fl.), im Vorjahre auf 44 325 967 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für den 2monatlichen Betriebszeitraum des laufenden Jahres 28 694 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 003 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für den erwähnten Zeitraum im Jahre 1894 auf 1 637 fl. gegen 1 583 fl. im Vorjahre, d. i. um 54 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 9 822 fl. gegen 9 498 fl. im Vorjahre, d. i. um 324 fl., mithin um 3,4 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 2 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Ver.-Bl. f. E. u. Sch.“ veröffentlichten 140 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 76 602 fl., die Aussig-Teplitzer Bahn mit 46 200 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 28 374 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 27 618 fl., die Buschtěhrader Bahn (Linie Lit. B.) mit 20 712 fl. die Leoben-Vordernberger

Bahn mit 19 860 fl. und die Südbahn (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 19 788 fl.

Zwei Konferenzen in Wien rücksichtlich des Orient-, bezw. des Serbischen Verkehrs.

Die eine dieser Konferenzen betraf Angelegenheiten des Orientalischen Eisenbahnverbandes, über welche kürzlich im Auswärtigen Amte berathen wurde, die andere Konferenz beschäftigte sich mit den laufenden Agenden des Central-Abrechnungsbüreaus der Serbischen Staatsbahnen. Den Konferenzen wohnten unter Vorsitz des Ministerialrathes des Ungarischen Handelsministeriums, Schober, Vertreter der Oesterreichischen, der Ungarischen, der Bulgarischen und der Serbischen Regierung, sowie der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen bei.

Die Konferenz des Orientalischen Eisenbahnverbandes beschäftigte sich mit einigen Abänderungen der Verbandsbestimmungen, wie Klassifizirung von Handelswerthen, Ausnahmetarif-Verordnungen u. dgl. m. Namentlich wurden die Differenzpunkte, die bisher zwischen Serbien und Bulgarien bestanden haben, beseitigt. Die Konferenz des Central-Abrechnungsbüreaus der Serbischen Staatsbahnen beschäftigte sich mit Tarifangelegenheiten und gegenseitigen Abrechnungen.

Besteuerung des Eisenbahnbaues (Rechtsfall).

Eine in Wien für Eisenbahnbauten konzessionirte Firma ist mit 735 fl. jährlich besteuert. Die Firma baute nun die Lokalstrecke Laibach-Gottschee der Unterkrainer Bahn und wurde für diesen Eisenbahnbau in Laibach separat mit 525 fl. Erwerbsteuer für das Jahr besteuert. Ueber die dagegen von der Firma eingebrachte Beschwerde fand vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe die Verhandlung statt. Der Beschwerdevertreter machte geltend, die in Rede stehende Lokalstrecke in Krain betrage im ganzen 26 km, es gehe daher nicht an, die schon in Wien hoch besteuerte Firma noch für diese Lokalstrecke mit 525 fl. jährlich zu besteuern; denn die Wiener und die Laibacher Steuer zusammengenommen übersteige schon das höchste überhaupt zulässige Steuermaass. Wenn man Eisenbahngesellschaften in allen Provinzen, durch welche ihre Bahnen laufen, separat für die Bauten besteuere und noch dazu eine hohe Quote bemesse, so hindere und hemme man dadurch Handel und Gewerbe, sowie die Unternehmungslust für Bahnbauten. Der Verwaltungs-Gerichtshof erkannte auf Abweisung der Beschwerde, da der Eisenbahnbau in jeder Provinz abgesondert besteuert und die Steuerquote um so weniger angefochten werden könne, als der Finanzbehörde immer ein gewisser Spielraum bei der Bemessung ihrer Steuersätze gewährt werden müsse, rücksichtlich welcher sie der Ueberprüfung durch den Verwaltungs-Gerichtshof nicht unterliegt.

Gegenseitiger Brandschaden-Versicherungsverband Oesterreichischer Eisenbahnen im Jahre 1893.

Aus dem von der Oesterreichischen Nordwestbahn als Vorsitzende des Komitees dieses Verbandes veröffentlichten Jahresbericht sind folgende Daten zu entnehmen: Von den im Berichtsjahre angemeldeten 358 Brandschadenfällen wurden 322 und 52 aus dem Jahre 1892 zurückgebliebene Fälle abgerechnet. Dieselben wurden mit einem Gesammtschaden-Betrage von 77 807,49 fl. liquidirt, wovon 456,42 fl. als vom Verbande nicht zu tragende Schadenpräzipua in Abzug kommen; von dem Restbetrage von 77 351,07 fl. sind die Jahreskosten der Administration mit 3 874,82 fl., die Feuerwehrbeiträge mit 4 945,23 fl. und die Staatsgebühren mit 1 092,50 fl., und zwar mit Hinzurechnung von je 5 % zuzuschlagen, so dass die Gesammtsumme von 87 640,45 fl. den auf sämmtliche Verbandsmitglieder aufzutheilenden Jahresbetrag bildet. Da sich ein Drittel der Gesammtschaden-Abrechnungssumme auf Brandschäden des Jahres 1892 bezieht und da die noch nicht abgerechneten 36 Brandschadenfälle aus dem Jahre 1893 beiläufig eine Schadensumme von etwa 8 500 fl. ergeben werden, so kann dieses Berichtsjahr als ein für den Verband ungewöhnlich günstiges bezeichnet werden.

Gegenseitiger Schaden-Assekuranzverband Oesterreichischer und Ungarischer Eisenbahnen in Liquidation.

Auch dieser nunmehr in Liquidation bestehende Verband hat seinen Jahresbericht für 1893 erstattet. Auf Grund der fakultativen Versicherung der nicht durch Feuer entstandenen Güterschäden wurden zusammen 7 593,94 fl. abgerechnet und auf die betheiligten Bahnverwaltungen aufgetheilt. Ab 1. Januar d. J. kommt dem Beschluss der 5 jährigen Verjährung entsprechend bereits das Entstehungsjahr 1888 ganz in Wegfall, falls die Verjährung nicht nachweisbar unterbrochen wurde.

Almanach der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Von diesem im Verlage der Oesterreichischen Staatsbahnen erscheinenden Jahrbuche ist die Ausgabe für das Jahr 1894 erschienen. Der Almanach enthält neben der nach Dienstzweigen geordneten Rangliste der Beamten und des Verzeichnisses der Unterbeamten, den allgemeinen Status rücksichtlich der Eintheilung und des Domiziles, sowie eine vollständige Nachweisung der Wohlthätigkeitseinrichtungen der Staatsbahnen. — Ueberdies enthält der Almanach ein reichhaltiges orientirendes Material für diejenigen Kreise, welche irgend ein Interesse an der Entwickelung des Staatsbahnnetzes nehmen. Der Almanach, dessen Reinerträgniss zur Unterstützung unverschuldet in Nothlage gerathener Bediensteter, dann deren Wittwen und Waisen bestimmt ist, kann um den Preis von 1 fl. bei dem Präsidium der Staatsbahnen bezogen werden.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Station.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Station Panka der Linie Hliboka-Berhometh der Bukowinaer Lokalbahnen wird am 15. d. Mts. auch für den unbeschränkten Güterverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Namensänderung einer Station.

Die auf der Südbahnstrecke Marburg-Franzensfeste gelegene Station „Velden“ erhält vom 1. d. Mts. ab den Namen „Velden am Wörthersee“.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Budgetrede des Oesterreichischen Finanzministers verlieh dem Geldmarkte ein freundliches Gepräge; er hat die Hoffnung begründet, dass die nächsten Jahre auch einen Ueberschuss im Budget ausweisen werden; er entwickelte die Pläne für die Zukunft, zur Aufbringung der Mittel neue Lokalbahnen zu sichern und das Loos der niederen Beamten zu verbessern; er will die Branntweinsteuer von gegenwärtig 18 auf 53 Millionen Gulden erhöhen. Dazu kommt die Bürgschaft, dass der Handel keine Zollkriege zu fürchten hat, speziell, dass die seit 3 Jahren gegen Russland in Brody bestandenen Desinfektionsmaassnahmen aufgehoben wurden und dass die Ungarische Regierung der Serbischen eine Entschädigung von 150 000 Frcs. für deren Fischereirechte am Eisernen Thor gewährt hat. Von Eisenbahnaktien begegneten Nordwestbahn (229) und Elbethalbahn (264) einer starken Nachfrage; ebenso Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2945), 1. Wagenleih-Gesellschaft (429), welche eine Dividende von 5,60 fl. = 7 % bezahlt, und Dux-Bodenbacher Bahn (56,75), weil dieses „kleine Papier“ à 50 fl. Nominale sich einer grossen Verbreitung erfreut. Staatsbahn (336,75) und Südbahn (107,50) waren etwas matter gehalten. Dagegen waren die 3 % Prioritäten der Südbahn (152,35) besser begehrt.

Aus Russland.

Der Handelsvertrag und die Eisenbahnen in Russland.

Der Russische Handelsvertrag beginnt in Russland bereits seine Wirkung geltend zu machen, indem die einzelnen Sonderbestimmungen auf dem Gebiete der Tarifbildung, die russischerseits getroffen worden waren, um namentlich dem Getreide neue Absatzgebiete in Rumänien und Oesterreich zu eröffnen, gegenwärtig wiederum aufgehoben werden. So theilt die offizielle Handels- und Industriezeitung des Finanzministeriums mit, dass vom 16/28. April d. J. alle am 11. August 1893 festgestellten ermässigten Tarife für Transitsendungen über Granitza, Radsiwilow, Wolotschisk, Ungeni, Reni und Nowosselitza für Getreide, Mühlenprodukte und Saat aufgehoben werden. Von demselben Tage ab treten dann wieder die früher in Geltung gewesenen Tarifsätze in Kraft.

Mit der Aufhebung dieser ermässigten Tarife wird dann wohl auch wieder das Getreide in seine früheren Bahnen zurückkehren und auf den früher gewohnten Wegen den Deutschen Markt aufsuchen.

Allmählich werden auch einzelne Stimmen auf Russischer Seite laut, die von Aenderungen zu berichten wissen, dass die Güter neuerdings andere Richtungen nehmen, so schreibt man vom Hafenplatz Liebau, über den ein Theil Fabrikplätze im Westen seinen Bedarf an Baumwolle deckte, dass gegenwärtig die in Libau „für Lodz und andere Plätze im Innern des Reiches lagernde Baumwolle per Dampfer nach Danzig befördert werden soll, damit dieselbe von dort über die trockene Grenze an ihre Bestimmungsorte in Russland dirigirt werde. Wenngleich sofort beim Bekanntwerden des Handelsvertrages die tiefeinschneidende Bedeutung uns klar geworden ist, welche die §§ 19 (Gleichstellung der Zollsätze an der trockenen und Seegrenze) und 21 (Gleichstellung der Deutschen und Russischen Eisenbahnstationen in Bezug auf

Berechnung der Frachtsätze) für Libaus Handel haben müssten, und wenngleich ein Blick auf die Karte uns belehrt, dass die Strecke Libau- über See Danzig- über Land Lodz etwa dreimal kürzer ist als die zwischen Libau und Lodz bestehende Eisenbahnverbindung, so hat es uns doch frappirt, dass die (allerdings zur Zeit sehr niedrige) Seefracht von Libau nach Danzig, nebst Assekuranz- und Umladungsspesen, plus der Eisenbahnfracht von Danzig bis Lodz sich niedriger stellen solle als die direkte Eisenbahnfracht Libau-Lodz."

In Zukunft wird der Umweg über Libau zum Nutzen von Danzig ganz vermieden werden können.

Während also hier ein Hafenplatz sich in Aengsten befindet, dass ihm altgewohnte Absatzgebiete verloren gehen werden, regt sich andererseits die Industrie, denn sie fürchtet, wohl nicht mit Unrecht, dass die schönen Zeiten, in denen auch für sehr mittelmässige Fabrikate noch immer hohe Preise erzielt werden konnten, bald der Ueberlieferung angehören werden. Aber nicht nur der stärkere Zugang von Industrieerzeugnissen macht den Industriellen Sorge, gleichzeitig fürchten auch die Bergwerksbesitzer, dass Kohlen und Eisen in grosser Menge eingehen und den Markt beeinflussen wird, so dass die gleichen Produkte Russischer Herkunft das Feld werden räumen müssen, wenn nicht schleunigst seitens des Staates Hilfe geschaffen wird, um durch möglichst kurze und billige Verbindung des Ostens, woselbst zum Theil die reichen Schätze an Rohmaterial in den Bergwerken ruhen, zum Theil sich auch die Fabriken befinden, mit dem konsumirenden Centrum und Westen des Reiches der ausländischen Konkurrenz wirksam zu begegnen.

Die Vertretung dieser Pläne hat die Stadt Petersburg mit ganz besonderer Energie in die Hand genommen. Und wohl mit Recht, denn es handelt sich im vorliegenden Falle um die für Petersburg so sehr wichtige Frage, wie eine solche Verbindung des Ostens namentlich mit dem Westen durchgeführt werden wird. Hat die Verbindung zunächst als Endpunkt Moskau zum Ziele, sodass sich von Moskau aus erst die grossen Gütermengen vertheilen sollen, dann wird die Bedeutung dieses Centrums Russischen Handels und Russischer Industrie mächtig gestärkt, denn es kann nicht übersehen werden, dass das Jahrhundert für Russland mit dem Riesenwerke der Fertigstellung der Sibirischen Bahn abschliessen wird und dass davon, wie jetzt die Verbindungen zwischen Osten und Westen hergestellt werden, es abhängen wird, wohin in Zukunft der grosse Strom der Güter, die in den Bergwerken und in den Wäldern gewonnen und auf den ausgedehnten, sehr fruchtreichen Schwarzerdegebieten des südlichen Sibiriens an Feldfrüchten geerntet werden, sich ergiessen wird. Die Eisenbahnverbindung, die augenblicklich von Petersburg mit grosser Energie zu erhalten angestrebt wird, soll von Perm ausgehen und über Wjätka und Wologda geradenwegs die Verbindung zwischen Petersburg und der Sibirischen Bahn herstellen.

Damit wäre Moskau, die alte erste Residenz des Zarenreiches, das Herz Russlands, wie es sich selbst so gern nennt, bei Seite gedrückt und ihr wäre mindestens ein Theil des von altersher in Moskau konzentrirten Asiatischen Handels entrissen, der seine Güter bisher zum Theil auf Wasserwegen, zum Theil auf Eisenbahnen nach Moskau brachte und von hier aus nicht nur über Russland, sondern über die ganze Welt vertheilt wurden. Diese historische Stellung Moskaus soll nun jetzt plötzlich erschüttert werden und zwar unter einem äusserlich ziemlich unscheinbaren, im übrigen dem Russischen Patrioten so sehr sympathischen Vorwande, denn es gilt ja nur aus den Bergwerken des Ural, aus dem Gouvernement Perm usw. die Güter nach Petersburg auf einem billigeren Wege zu schaffen, um die Industrie daselbst vor der Abhängigkeit vom Auslande zu schützen. Dabei unterstützen die Petersburger ihre Bemühungen durch ein reiches statistisches Material, das all' die Güter aufzählt, die erst auf ziemlich namhaften Umwegen über Moskau usw. an die Konsumtionsstätten gelangen.

In dieser Beziehung kann über die Produktion der mit Petersburg zu verbindenden Gebiete angeführt werden: Perm produzirt jährlich ungefähr 70 000 000 Pud Erzeugnisse der Bergindustrie, sei aber fast während des halben Jahres völlig isolirt, da es ausschliesslich auf die Wasserwege angewiesen sei. Daher hätte sich auch der Maschinenbau hier nicht entwickelt. Ferner könnten jährlich ausgeführt werden: 12 000 000 Pud Korn, 450 000 Pud Häute, 250 000 Pud Wolle, 60 000 Pud Cedernüsse, 500 000 Pud Kruptschatka, 100 000 Pud Hühnereier usw. Ueberhaupt sei das Gouvernement so reich, dass bei guter Verbindung der Export jährlich Dutzende von Millionen Pud betragen würde. Zur Bekräftigung wird das Beispiel der Uralbahn angeführt, deren jährlicher Frachtenverkehr bei ihrer Projektirung auf 8 000 000 Pud veranschlagt wurde, jetzt aber 50 000 000 Pud übersteige. Ueber Wjätka gab der Redner folgende Daten: das Gouvernement habe 100 000 Hausfleissindustrielle, welche jährlich Waaren für 16 000 000 R. produzirten und 100 000 seiner Bewohner ernährten sich vom Wandergewerbe, ferner hätte das Land 660 Fabriken mit einem Jahresumsatz von 26 000 000 R. Jährlich würden 10 bis 12 000 000 Pud Getreide ausgeführt, wobei wegen des fehlenden Absatzgebiets und der daraus folgenden Ueberproduktion 800 000 Dessjätinen verwilderten und 900 000 Dessjätinen guten Bodens nicht bearbeitet würden; in den nördlichen Kreisen hätte das Holz keinen Absatz. Die Eisenbahn würde sowohl auf den Ackerbau, als auf die Viehzucht des Gouvernements einen guten Einfluss ausüben. Die Einfuhr nach Wjätka betrage jährlich 8 000 000 Pud, woran weder der Norden noch St. Petersburg Antheil nähmen.

Das wäre aber nur die Produktion an dem einem Endpunkte der Bahn, im übrigen durchzieht dieselbe noch das Gouvernement Wjätka, das fruchtbar und gut besiedelt ist, also auch dem Verkehr durch eine solche Bahn erschlossen werden würde. Es sprechen also vielfache Gründe für das Projekt und die Petersburger Akteure versäumen nicht, noch ihrerseits alles, was irgend verwendbar, zur Unterstützung ihres Planes in die geeignete Beleuchtung zu rücken.

Ob die aufgewendeten Mittel zum Ziele führen werden, das ist noch eine offene Frage. Moskau durchschaut sehr wohl die Motive ihrer Petersburger Konkurrentin und erkennt ebenso gut die ganze Schwere des Schlages, die seinem Handel zugefügt werden würde, und vertheidigt daher mit ebensolcher Energie ihre alte, im Augenblick noch sehr feste Position, nicht ohne vielfachen Angriffen wegen der eigenmächtigen, nur dem eigenen Vortheile zugewendeten Politik in der Presse ausgesetzt zu sein.

Uebersieht man im Augenblick die Situation, so muss man zugestehen, dass dieselbe zweifellos zu Gunsten Moskaus sich gestaltet, denn eben ist eine Allerhöchst niedergesetzte Kommission damit beschäftigt, zu erwägen, wie durch einen Bahnbau der Norden des Reiches (vergl. Nr. 15 S. 136 d. Ztg.), der bisher noch ganz ohne jede Eisenbahnverbindung geblieben ist und daher gewiss ein Anrecht darauf hat, auch endlich einmal berücksichtigt zu werden, dem Verkehr am besten erschlossen werden kann, so dass die Vorschläge dieser Kommission jedenfalls in erster Reihe berücksichtigt werden. Ferner muss der Staat z. Z. beim Bau der grossen Sibirischen Bahn seine Mittel scharf anspannen und zwar auf mehrere Jahre hinaus, endlich kommen noch mehrere kleine Projekte in Betracht, die auch das Staatsbudget belasten, so dass es doch noch sehr fraglich erscheint, ob die Petersburger schon jetzt mit ihren Wünschen durchdringen werden, denn der Bau der Bahn von Perm über Wjätka-Wologda bis Petersburg wird nicht billig sein, da sie eine Ausdehnung von etwa 1 500 W. hat. Ausserdem ist damit das Ziel auf direkten Wegen, d. h. ohne Umwege Anschluss an die Sibirische Bahn zu finden, noch immer nicht erreicht, denn zu dem Zwecke müsste noch von Perm aus eine Bahn gebaut werden, die über Jekatherinenburg nach Kurgan geführt wird. Erst durch eine so weit geführte Linie würde die Transportstrecke nach Petersburg um 520 W. verkürzt werden. Es könnten also z. Z. immerhin finanzielle Erwägungen eine maassgebende Rolle bei Beurtheilung der an und für sich nicht ungerechtfertigten Wünsche Petersburgs spielen und Moskau in seinem Kampfe gegen Petersburg unterstützen. Ob dieser Kampf lange von Moskau mit Glück geführt werden wird, lässt sich natürlich gar nicht übersehen und beurtheilen, da bekanntermaassen in Russland die persönliche Auffassung der leitenden Personen ausschlaggebend ist. Zu allem aber kommt dann noch die grosse Frage, ob man an maassgebender Stelle die Hand dazu bieten wird, die Stellung Moskaus zu erschüttern, was durch die projektirte Bahn aller Voraussicht nach geschehen würde.

Die Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Das Handelsgericht in Lissabon hat auf Grund des Art. 6 der Königlichen Verordnung vom 9. November 1893 (vergl. Nr. 95 S. 903 Jahrg. 1893 d. Ztg.) durch Erlass vom 16. Januar d. J. die Gläubiger der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft aufgefordert, sich über Annahme oder Ablehnung des von der Gesellschaft am 12. Januar d. J. vorgeschlagenen Vergleichs, den wir bereits in Nr. 13 S. 115 d. Ztg. mitgetheilt haben, innerhalb 3 Monaten nach der letzten Veröffentlichung dieses Erlasses zu erklären.

Vom „Moniteur des intérêts matériels" wurde dem Zweifel Ausdruck gegeben, ob die Gesellschaft imstande sein werde, die Bedingungen des Vertrages zu erfüllen. Dadurch hat sich der Vizepräsident des Verwaltungsausschusses, Antonio Carrilho, veranlasst gesehen, in einer Zuschrift an die genannte Zeitschrift die Sachlage in folgender Weise klar zu stellen:

An 3 % Schuldverschreibungen sind zum Umtausch berufen 577 069 Stück, davon gehen aber die 20 000 Stück der

Grossen Spanischen Centralbahn ab, so dass 557 069 Stück umzutauschen sind, was ein Drittel dieser Anzahl = 185 690 Stück (a) neuer bevorrechteter Schuldverschreibungen erfordert. Die 4,5 % Schuldverschreibungen erster Reihe werden in die gleiche Anzahl neuer Stücke = 94 510 (b) umgetauscht. Die übrigen 48 252 Stück 4,5 % Schuldverschreibungen werden in der Weise umgetauscht, dass zwei 4,5 % Stücke = drei älteren 3 % Stücken gerechnet werden, und daher bereits auf zwei 4,5 % Stücke eine neue bevorrechtete Schuldverschreibung entfällt; es sind also hierzu 24 126 Stück (c) nothwendig. Von den 97 796 Stück 4 % Schuldverschreibungen gelten 3 Stück beim Umtausch gleich 4 älteren 3 % Stücken, so dass 43 464 (d) neue Schuldverschreibungen erforderlich sind. Ferner sind der Caceres- und Westspanischen Eisenbahn 50 000 Stück (e), der Grossen Spanischen Centralbahn 13 714 (f) bevorrechteter Schuldverschreibungen zu übergeben. Zur Rückzahlung der schwebenden Schuld sind der Merchant Banking Company für 155 036,212 Mrs. 2 393 Stück (g), den Bauunternehmern der Beïra - Baixa - Eisenbahn für 1 393 988,245 Mrs. 21 512 Stück (h), der Portugiesischen Bankengruppe für 1 429 731,256 Mrs. 22 064 Stück (i) und drei anderen Banken für 1 529 988,876 Mrs. 23 611 Stück (k) zu übergeben, so dass von den im ganzen zu schaffenden 560 000 Stück bevorrechteten Schuldverschreibungen 78 916 Stück (l) zur Rückzahlung der Schuld an den Staatsschatz verbleiben. Diese 78 916 Stück stellen zu einem Preise von je 64,800 Mrs. einen Werth von 5 113 756,800 Mrs. dar; da sich die Gesammtschuld gegenüber dem Staatsschatz auf 5 498 385,172 Mrs. beläuft, so sind zur Ausgleichung dieser Schuld noch 384 628,372 Mrs. auf anderem Wege von der Gesellschaft zu decken.

Die 560 000 neu geschaffenen bevorrechteten Schuldverschreibungen erfordern an jährlichen Zinsen (je 15 Frcs.) = 8 400 000 Frcs. bei einem Goldaufgeld von je 234 Reïs = 2 965 600 Mrs. Zur Deckung dieser Zinsen stehen zur Verfügung an Betriebsüberschuss für die ersten 10 Monate von 1893 = 1 643 000 Mrs., an Zinsengewähr für das 1. Halbjahr bezüglich der Linie Torres-Figueira-Alfarellos = 50 000 Mrs., bezüglich der Beïra - Baixa - Eisenbahn = 152 000 Mrs., zur Ergänzung der gewöhnlichen Gewähr für die Beïra-Baixa-Linie = 81 000 Mrs., und an voraussichtlichem Ueberschuss für die beiden letzten Monate 280 000 Mrs. Von diesen im ganzen 2 206 000 Mrs. betragenden Deckungsmitteln bleiben demnach 240 400 Mrs. verfügbar. Ausser den Zinsen für die neuen Schuldverschreibungen sind aber zu bestreiten: 384 628,372 Mrs. Restguthaben der Regierung und 1 220 742,900 Mrs. Zinsen für 1893 an 34 770 Schuldverschreibungen; von dem 1 605 371,272 Mrs. betragenden Gesammterforderniss werden zunächst 750 000 Mrs. durch das am 31. Dezember 1893 vorhandene Guthaben gedeckt, während der Rest von 855 371,272 Mrs. in 5 jährlichen Theilzahlungen von je 171 074,254 Mrs. zu entrichten ist und in dem nach Verzinsung der Schuldverschreibungen mit 240 400 Milreis verbleidenden Rest des Betriebsüberschusses seine Deckung findet, wobei noch 69 325,746 Mrs. verfügbar bleiben. Der Vizepräsident weist aber ausserdem nach, dass die für 1893 rückständigen Zinsen und das Restguthaben des Staates voraussichtlich in 2 Jahren abgetragen werden können.

Die neuerdings hervorgetretene Meinungsverschiedenheit zwischen der Portugiesischen Regierung und den Französischen Gläubigern (vgl. Nr. 24 S. 222 d. Ztg.) hat hieran nach der wider Erwarten schnell herbeigeführten Einigung im wesentlichen nichts geändert. Nach dem in Nr. 13 S. 115 d. Ztg. mitgetheilten Vergleichsentwurf (Art. 10) konnte die Regierung die Rückzahlung ihres Guthabens in B a a r verlangen, während alle übrigen Gläubiger sich die Begleichung ihrer Forderungen hinsichtlich der schwebenden Schuld durch Uebergabe von bevorrechteten Schuldverschreibungen zum festen Kurse von 360 Frcs. (65 Mrs.) gefallen lassen mussten. Der Staat hat sich nun dazu verstanden, sich unter Umständen ebenfalls die Begleichung in bevorrechteten Schuldverschreibungen, aber nur zum Kurse von 315 Frcs. gefallen zu lassen. Allerdings wird die Gesellschaft es im allgemeinen vorziehen, die Baarzahlung zu wählen und zu diesem Zweck selbst die Schuldverschreibungen auszugeben, weil sie bei gewöhnlichen Verhältnissen mit Sicherheit auf einen höheren Kurs rechnen kann. Immerhin sind aber Fälle denkbar, in denen die Ausgabe der Schuldverschreibungen nur zu einem niedrigeren Kurse oder überhaupt nicht möglich ist. Für solche Fälle ist das Zugeständniss der Regierung von Werth.

Durch die obige Darlegung werden auch die Zweifel über die Auslegung des in Nr. 13 S. 115 d. Ztg. mitgetheilten Vergleichs, wenigstens bezüglich des in Art. 13 behandelten Umtauschs der Schuldverschreibungen beseitigt sein. Da aber auch Zweifel über die in Art. 2 behandelte Tilgung aufgetaucht sind, so wird die folgende Auseinandersetzung nicht überflüssig erscheinen: Auf die 1898 beginnende Tilgung ist halbjährlich eine Summe zu verwenden, welche 271,6668 Reïs × der Gesammtzahl der Schuldverschreibungen (560 000 + 253 447 = 813 447), also 220 986 543,4596 Reïs = 220 986,543 Mrs. beträgt. Da der Gesammt-Nennwerth der Schuldverschreibungen 813 447 × 90 Mrs. = 73 210 230 Mrs. ausmacht, so würde mit der halbjährlichen Summe von 220 986 Mrs. die Tilgung, welche in 60 Jahren beendet sein soll, 331 Halbjahre oder 165 Jahre dauern. Indessen wird auf die Tilgung nicht nur die ebengenannte Summe, sondern auch der Zins, welcher auf die nach und nach getilgten Schuldverschreibungen entfallen würde, verwendet. Ueberdies ist die Gesellschaft nicht zur Ausloosung verpflichtet, sondern kann auch den Börsenankauf wählen, wobei sie aller Wahrscheinlichkeit nach die zu tilgenden Schuldverschreibungen unter dem Nennwerth zu kaufen vermag.

Schliesslich glauben wir mit Rücksicht darauf, dass die Schuldverschreibungen der Königlich Portugiesischen Gesellschaft auch in Deutschland in weiten Kreisen Aufnahme gefunden haben, auch die neuen Satzungen der Gesellschaft, die am 5. Januar d. J. von den Mitgliedern des Verwaltungsausschusses unterzeichnet wurden, wenigstens auszugsweise mittheilen zu sollen, da durch diese den Gläubigern besondere Aufsichtsrechte eingeräumt sind und sie eine nothwendige Ergänzung des Vergleichsentwurfs bilden.

Titel I. Zweck, Name, Sitz und Dauer der Gesellschaft.

Art. 1. Die Gesellschaft hat zum Zweck: a) den Betrieb der Ost- und Nordbahn, sowie der Caceres-Zweigbahn; b) den Betrieb der Eisenbahnen Lissabon - Cintra - Torres Vedras, Torres Vedras - Figueira da Foz - Alfarellos und der Coïmbra-Zweigbahn; c) den Bau und Betrieb der Beïra - Baixa - Eisenbahn; d) den Bau und Betrieb der der Gesellschaft durch Königliche Verordnung vom 7. Juli 1886 und 9. April 1887 ertheilten Konzessionen, sowie den Bau und Betrieb aller anderen Eisenbahnen und Verkehrswege, die etwa der Gesellschaft durch Gesetz oder Verordnung konzessionirt werden sollten oder die sie mit Genehmigung der Regierung durch Pachtung, Kauf oder auf andere Weise erhalten sollte; e) die Einrichtung und den Betrieb aller Land- und Wasser-Verkehrseinrichtungen, die mit Genehmigung der Regierung im Anschluss an die der Gesellschaft gehörenden oder von ihr gepachteten Linien hergestellt werden sollten; endlich f) die Nutzniessung und den Betrieb aller Ländereien, Forsten, Bergwerke, Hüttenwerke, Maschinenfabriken und sonstigen Anstalten, welche die Gesellschaft später durch Konzession, Pachtung oder Kauf übernehmen sollte und die zum Betriebe der Gesellschaftslinien bestimmt sind. Der Name der Gesellschaft lautet auch ferner „Königliche Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen“; auch behält sie ihren Sitz in Lissabon.

Art. 2. Die Dauer der Gesellschaft ist gleich derjenigen der ihr ertheilten oder etwa noch zu ertheilenden Eisenbahnkonzessionen.

Titel II. Antheilscheine und Schuldverschreibungen.

Art. 3. Das Kapital wird folgendermaassen gebildet: a) das Grundkapital beträgt 6 300 000 Mrs. = 35 000 000 Frcs. = 1 400 000 £ = 28 000 000 ℳ und ist in 70 000 voll eingezahlte und im Umlauf befindliche Antheilscheine von je 90 Mrs. = 500 Frcs. = 20 £ = 400 ℳ, die an den Börsen von Portugal, Frankreich, England und Deutschland gehandelt werden können, eingetheilt; b) das Anleihekapital besteht gemäss dem Vergleich aus 560 000 bevorrechteten und 253 447 nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen.

Art. 4 bis 8 geben allgemeine Bestimmungen des Aktienrechts wieder; doch ist in Art. 7 bestimmt, dass alle Anzeigen der Gesellschaft im „Portugiesischen Staatsanzeiger“ und in den vom Verwaltungsrath zu bezeichnenden Pariser, Londoner und Berliner Zeitungen zu erlassen sind.

Titel III. Verwaltungsrath.

Art. 9. Die Gesellschaft wird durch einen Rath von 21 Mitgliedern verwaltet; davon werden 7 von der Hauptversammlung der Antheilhaber aus ihrer Mitte gewählt und von diesen müssen wenigstens 4 Portugiesische Bürger sein und in Portugal wohnen. 7 werden von der Hauptversammlung der Schuldscheininhaber aus ihrer Mitte gewählt und können Portugiesen oder Ausländer sein; 7 endlich werden von der Regierung unter den Portugiesischen Bürgern, die in Portugal wohnen, frei erwählt. Der Sitz des Verwaltungsrathes ist Lissabon, aber in Paris wirkt unter dem Namen „Pariser Ausschuss“ (Comité de Paris) eine Abordnung des Verwaltungsrathes, die aus den von der Hauptversammlung der Schuldscheininhaber gewählten Mitgliedern des Verwaltungsrathes gebildet wird.

Art. 10. Eine Woche nach seiner Wahl hat jedes Mitglied des Verwaltungsrathes, das von der Hauptversammlung der Antheilhaber erwählt ist, den Besitz von 100 Antheil-

scheinen, jedes von der Hauptversammlung der Schuldscheininhaber gewählte Mitglied den Besitz von 100 bevorrechteten Schuldverschreibungen nachzuweisen und diese während seiner Amtszeit bis zu erfolgter Rechnungsentlastung zu hinterlegen.

Art. 11. Von der Regierung wird beim Verwaltungsrath ein Königlicher Kommissar bestellt, welcher berathende Stimme hat. Sein Gehilfe wohnt den Sitzungen des Aufsichtsrathes ebenfalls mit berathender Stimme bei und vertritt nöthigenfalls den Kommissar.

Art. 12. Die Entlohnung des Verwaltungsrathes bestimmt die Hauptversammlung der Antheilhaber.

Art. 13. Die von der Hauptversammlung der Antheilhaber gewählten Mitglieder werden jährlich zu einem Drittel erneuert, können aber wiedergewählt werden.

Art. 14. Der Vorsitzende des Verwaltungsrathes wird von der Regierung aus den Mitgliedern, die Stellvertreter werden jährlich vom Verwaltungsrath selbst erwählt.

Art. 15. Der Verwaltungsrath tritt am Gesellschaftssitze monatlich wenigstens einmal auf Berufung des Vorsitzenden, seiner Stellvertreter oder auf Einladung von 3 Mitgliedern zusammen. Die Entscheidungen werden mit unbedingter Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder getroffen, bei Stimmengleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend; die Anwesenheit von 8 Mitgliedern ist zu einem gültigen Beschlusse erforderlich. Sobald ein Mitglied die Vertagung einer Frage bis zur Einholung der Meinung der abwesenden Mitglieder beantragt, muss die Vertagung erfolgen und die schriftliche Abstimmung der nicht Anwesenden herbeigeführt werden; ebenso ist bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Verwaltungsrath und dem Pariser Ausschuss zu verfahren. Auf die bezüglichen Anfragen haben die Mitglieder, die in Portugal wohnen, innerhalb 6 Tagen, diejenigen, welche im Auslande wohnen, innerhalb 14 Tagen zu antworten, widrigenfalls ihre Stimme als nicht abgegeben gilt. Abwesende Verwaltungsräthe können sich durch ein anwesendes Mitglied vertreten lassen, doch darf niemand ausser seiner eigenen mehr als 3 Stimmen abgeben.

Art. 16. Die Beschlüsse des Verwaltungsrathes werden durch die vom Vorsitzenden und 2 Mitgliedern zu unterzeichnende Niederschrift festgestellt; eine Abschrift ist dem Pariser Ausschuss zu übersenden.

Art. 17. Beim Tode oder Rücktritt eines von den Antheilhabern gewählten Verwaltungsrathes wählen die übrigen Mitglieder des gleichen Ursprunges bis zur nächsten Hauptversammlung einen Ersatzmann.

Art. 18. Der Verwaltungsrath hat abgesehen von der Bestimmung in Art. 67 ausgedehnte Vollmacht für die Leitung der Geschäfte, namentlich kann er: a) alle Verträge, betreffend die Erwerbung, den Bau, die Veräusserung, die Pachtung oder Verpachtung jeder zum Gesellschaftszweck gehörigen Eisenbahn, Anlage oder Unternehmung vorbehaltlich der Genehmigung seitens der Regierung und der Hauptversammlung abschliessen; b) jeden An- oder Verkauf von Grundbesitz, der zur Verwirklichung des Gesellschaftszweckes erforderlich ist, ausführen oder genehmigen; c) Verträge, betreffend den Verbandsverkehr mit anderen Eisenbahnen oder Land- und Wasserverkehrsanstalten abschliessen, diese Verträge bedürfen indessen der Genehmigung durch die Hauptversammlung der Antheilhaber, wenn sie die Zahlung einer Beihilfe im Gefolge haben; d) die Verwendung der Rücklagen regeln und die Verwendung der verfügbaren Beträge bestimmen; e) die Veräusserung von Werthpapieren der Gesellschaft gestatten; f) die Tarife und ihre Erhebungsweise gemäss den Konzessionsverträgen und Verordnungen festsetzen und ändern, sowie die erforderlichen Vorschriften für die Einrichtung des Betriebsdienstes der Eisenbahnen und sonstigen Anlagen erlassen; g) mit Genehmigung der Hauptversammlung der Antheilhaber Gesuche um Eisenbahnverlängerungen, Zweigbahnen oder neue Konzessionen an die Regierung richten; h) alle für die Unternehmungen der Gesellschaft erforderlichen Anleihen mit Genehmigung der Hauptversammlung der Antheilhaber abschliessen, Satzungsänderungen vorschlagen, der Hauptversammlung Vorschläge bezüglich der Verlängerung von Linien, des Baues von Zweigbahnen, der Verschmelzung mit anderen Gesellschaften, der Verlängerung oder Erneuerung der Konzessionen, der Veräusserung oder Verpachtung der konzessionirten Bahnen, Grundstücke oder Baulichkeiten machen; i) den Direktor und die Unterdirektoren der Gesellschaft ernennen oder entlassen, ihre Bezüge bestimmen und den Bestand an Beamten festsetzen; j) die Verwaltungsausgaben jeder Art festsetzen; k) für die Unterhaltung und den Betrieb der Eisenbahn und aller Unternehmungen der Gesellschaft die Kauf-, Verkauf- und Marktverträge jeder Art abschliessen, die Lieferungen regeln und den Ankauf aller zum Betriebe erforderlichen Materialien, Maschinen und anderen Gegenstände, sowie den Verkauf aller Altmaterialien genehmigen; l) alle Forderungen, Uebertragungen, Ueberlassungen, Veräusserungen von irgend welchen Werthpapieren der Gesellschaft genehmigen; m) alle Quittungen, besonders beim Verkauf von Grundbesitz ausstellen; n) jede Aufhebung gerichtlicher Beschlagnahme und Löschung von Hypotheken beantragen, auf Vorrechte verzichten, endgültige Quittungen ertheilen und gesetzliche Kündigungen aussprechen; o) alle gerichtlichen Klagen, erhaltenden Maassnahmen, Verträge und Vergleiche genehmigen; p) auf Vorschlag des Direktors alle Beamten selbst oder durch den Direktor ernennen oder entlassen, ihre Bezüge festsetzen und Geschenke bewilligen; q) alle zur Verwaltung der Gesellschaft gehörigen Fragen lösen, und zwar die finanziellen Fragen und diejenigen der allgemeinen Verwaltung unter Mitwirkung des Pariser Ausschusses.

Art. 19. Die Direktion aller Dienstzweige kann unter Aufsicht des Verwaltungsrathes und unter unmittelbarem Befehl des ausführenden Ausschusses einem Direktor übertragen werden, der die Amtsbezeichnung Generaldirektor führt; es können ihm ein oder mehrere Unterdirektoren beigegeben werden. Der Direktor wohnt allen Berathungen des ausführenden Ausschusses mit berathender Stimme bei, er hat unter seinen Befehlen alle Beamten der allgemeinen Verwaltung und der äusseren Dienststellen, er schlägt dem Verwaltungsrath die Ernennung oder Entlassung der Beamten sowie ihre Bezüge vor, er ernennt oder entlässt die Beamten, bezüglich deren ihm vom Verwaltungsrath Vollmacht ertheilt ist, er schlägt Tarifänderungen und Dienstordnungen, sowie die Bau- und Betriebsverträge vor und kann vom Verwaltungsrath auch andere Vollmachten übertragen erhalten.

Art. 20. Die Mitglieder des Verwaltungsrathes haften lediglich für die Ausführung ihres Auftrages und die Beobachtung der Satzungen.

Art. 21. Urkunden, durch welche die Gesellschaft irgendwelche Verpflichtungen übernimmt, müssen von zwei Verwaltungsräthen, die Mitglieder des ausführenden Ausschusses sind, unterzeichnet werden.

Art. 22. Die laufenden Verwaltungsgeschäfte werden durch einen aus 9 Mitgliedern bestehenden ausführenden Ausschuss des Verwaltungsrathes gebildet; von diesen Mitgliedern werden je 3 von den Vertretern der Antheilhaber, vom Pariser Ausschuss und von der Regierung aus der betreffenden Gruppe des Verwaltungsrathes gewählt. Der Ausschuss hat einen von der Regierung alljährlich aus seiner Mitte ernannten Vorsitzenden und Stellvertreter. Der Ausschuss ist bei Anwesenheit von 4 Mitgliedern beschlussfähig, doch müssen sich in diesem Falle 3 Stimmen für den Antrag aussprechen.

Art. 23. Die Verwaltungsräthe können nur mit Genehmigung der Hauptversammlung noch durch andere Interessen zu der Gesellschaft in Beziehung treten.

Titel IV. Aufsichtsrath.

Art. 24. Der Aufsichtsrath besteht aus 12 von der Hauptversammlung der Antheilhaber gewählten Mitgliedern, von denen jährlich 3 ausscheiden, die Stimme des Vorsitzenden gibt u. a. den Ausschlag. Jedes Mitglied des Rathes muss während seiner Amtsdauer 50 Antheilscheine in die Gesellschaftskasse hinterlegen.

Art. 25. Die Entschädigung der Aufsichtsräthe wird von der Hauptversammlung der Antheilhaber festgesetzt.

Art. 26. Der Aufsichtsrath versammelt sich im Januar, April, Juli, Oktober und ausserdem so oft es der Verwaltungsrath verlangt. Seine Befugnisse sind die im Handelsgesetzbuch vorgesehenen.

Titel V. Hauptversammlung der Antheilhaber.

Art. 27. Die regelmässig gebildete Hauptversammlung vertritt die Gesammtheit der Antheilhaber; ihre Beschlüsse sind für alle verbindlich.

Art. 28. Die ordentliche Hauptversammlung besteht aus den Antheilhabern, welche wenigstens 50 Antheilscheine besitzen.

Art. 29. Jeder Antheilhaber kann sich durch einen an und für sich zur Theilnahme an der Versammlung berechtigten Bevollmächtigten vertreten lassen.

Art. 30 behandelt die Vertretung verheiratheter Frauen, minderjähriger Kinder, von Körperschaften und öffentlichen Anstalten durch Gatten, Vormünder, Schützer usw.

Art. 31. Die ordentliche Hauptversammlung tritt jährlich einmal in der ersten Hälfte am Gesellschaftssitze zusammen; ausserordentliche Hauptversammlungen werden abgehalten, sobald es der Verwaltungs- oder Aufsichtsrath für nothwendig hält oder es von Antheilhabern, die $1/4$ des Gesellschaftskapitals vertreten, beantragt wird.

Art. 32. Die Einladung ist 30 Tage vorher in Pariser, Londoner und Berliner Zeitungen zu erlassen.

Art. 33. Die Hauptversammlung ist beschlussfähig, wenn wenigstens 60 Antheilhaber, die den fünften Theil der Antheilscheine vertreten, anwesend sind.

Art. 34. Ist die erste Hauptversammlung nicht beschlussfähig, so wird innerhalb 14 Tagen eine neue berufen, bei der eine Mindestvertretung nicht vorgeschrieben ist.

Art. 35. Zur Leitung der Verhandlungen wird aus den Antheilhabern für je drei Jahre ein Vorsitzender und ein Stellvertreter erwählt.

Art. 36. Die Beschlüsse werden mit unbedingter Stimmenmehrheit gefasst; je 50 Antheilscheine geben eine Stimme. Kein Antheilhaber kann mehr als 20 Stimmen für sich und ebenso viel in Vertretung für andere ausüben.

Art. 37. Die im Auslande wohnenden Antheilhaber können sich gemäss Art. 187 des Handelsgesetzbuches vertreten lassen.

Art. 38. Die Hauptversammlung beschäftigt sich mit den ihr vom Verwaltungs- und Aufsichtsrathe vorgelegten Fragen.

Art. 39. Die Berichte und Rechnungen des Verwaltungsrathes werden mit dem Gutachten des Aufsichtsrathes vorgelegt. Die Hauptversammlung setzt den zu vertheilenden Gewinn fest, beschliesst u. a. über Vermehrung des Gesellschaftskapitals, Verlängerung der Gesellschaftsdauer, Satzungsänderungen und vorzeitige Auflösung.

Art. 40. Die Beschlüsse der Hauptversammlung werden in ein besonderes Verzeichniss eingetragen und von den Mitgliedern des Büreaus unterzeichnet.

Art. 41. Zur Beglaubigung der Beschlüsse dient eine vom Schriftführer (Sekretär) des Verwaltungsrathes ausgestellte Abschrift oder ein Auszug aus dem Verzeichniss.

Art. 42. Beschlüsse, betreffend Verschmelzung mit anderen Gesellschaften, Verpachtung des ganzen oder eines Theiles des Netzes, Aenderung oder Ergänzung der Satzungen, Vermehrung oder Verminderung des Gesellschaftskapitals, endlich betreffend Verlängerung oder vorzeitige Auflösung der Gesellschaft können nur in einer ausdrücklich zu diesem Zweck berufenen Hauptversammlung, in der wenigstens die Hälfte des Kapitals vertreten ist, gefasst werden und bedürfen der Genehmigung durch die Regierung. Kommt eine erste Versammlung nicht zustande, so ist nach Art. 34 zu verfahren.

Titel VI. Pariser Ausschuss und Hauptversammlung der Schuldscheininhaber.

Art. 43. Als „Pariser Ausschuss" (Comité de Paris) wirkt in Paris eine Abordnung des Verwaltungsrathes, die aus den von der Hauptversammlung der Schuldscheininhaber erwählten Mitgliedern gebildet ist. Der Rest des Verwaltungsrathes kann eins seiner Mitglieder abordnen, um den Verwaltungsrath beim Pariser Ausschuss (mit berathender Stimme) zu vertreten.

Art. 44. Der Pariser Ausschuss erwählt sich alljährlich aus seinen Mitgliedern einen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter.

Art. 45. Die den Pariser Ausschuss bildenden Verwaltungsräthe haften für die Geschäftsführung des Verwaltungsrathes (in Lissabon) nur, soweit sie dabei mitgewirkt haben.

Art. 46. Die Mitglieder des Pariser Ausschusses haben das gleiche Recht wie die übrigen Verwaltungsräthe und können an den Sitzungen des Rathes in Lissabon theilnehmen.

Art. 47. Der Pariser Ausschuss ist zu hören über alle finanziellen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten der Gesellschaft; dazu gehören der Beamtenetat, die Gehälter, die Ernennung der Oberbeamten, die Aenderung und Festsetzung der allgemeinen Tarife, überhaupt alle Gegenstände von allgemeiner Bedeutung. Ohne seine Zustimmung dürfen Anleihen nicht aufgenommen, die Satzungen nicht geändert, Verträge über Aenderung der Ausdehnung und Dauer der Konzessionen nicht abgeschlossen werden. Bei Meinungsverschiedenheiten des Pariser Ausschusses und des Verwaltungsrathes in Lissabon ist die Beschlussfassung bis zur Einholung der Meinung der abwesenden Mitglieder zu vertagen; auch ist ein Beschluss nur gültig, wenn er mit Zweidrittel-Mehrheit, die wenigstens 11 Stimmen beträgt, gefasst ist. Der Pariser Ausschuss versammelt sich auf Einladung des Vorsitzenden, wenn es die Interessen der Gesellschaft verlangen, oder auf Verlangen des Verwaltungsrathes; gültige Beschlüsse werden mit unbedingter Mehrheit der vertretenen Stimmen, die wenigstens 4 betragen müssen, gefasst. Abschrift der Beschlüsse des Ausschusses ist dem Verwaltungsrath mitzutheilen.

Art. 48. Die ordentliche Hauptversammlung der Schuldscheininhaber, deren Beschlüsse auch für die abwesenden und widersprechenden Schuldscheininhaber maassgebend sind, findet in der ersten Hälfte des Jahres behufs Wahl der Mitglieder des Pariser Ausschusses statt.

Art. 49. Beim Tode oder Rücktritt eines Mitgliedes wählen die übrigen Mitglieder des Pariser Ausschusses ein neues Mitglied bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung der Schuldscheininhaber.

Art. 50. Den Vorsitz in der Hauptversammlung der Schuldscheininhaber führt ein vom Pariser Ausschuss aus seinem Schoosse gewähltes Mitglied.

Art. 51. Behufs Theilnahme an der Hauptversammlung der Schuldscheininhaber ist die Hinterlegung der Werthpapiere in den vom Ausschuss im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrath bezeichneten Portugiesischen, Französischen, Deutschen und Englischen Bankanstalten erforderlich.

Art. 52. Die Hauptversammlung der Schuldscheininhaber ist bei Vertretung von 100000 bevorrechteten Schuldverschreibungen beschlussfähig.

Art. 53. Kommt die Versammlung nicht zustande, so wird innerhalb 14 Tagen eine zweite Versammlung berufen, die bei Vertretung von 60000 bevorrechteten Schuldverschreibungen beschlussfähig ist; kommt auch diese nicht zustande, so wird in der gleichen Frist eine dritte Versammlung berufen, bei der es nur der Vertretung von 50000 bevorrechteten Schuldverschreibungen bedarf.

Art. 54. Wenn nach dreimaliger Einladung keine Versammlung zustande kommt, so wird die Vertretung der Schuldscheininhaber im Verwaltungsrathe aufgehoben.

Art. 55. Die Einladungskosten für die ordentliche Jahresversammlung der Schuldscheininhaber bis zum Betrage von 6000 Frcs. zahlt die Gesellschaft.

Art. 56. Zur Theilnahme an der Hauptversammlung berechtigt sind diejenigen, welche wenigstens 50 Schuldverschreibungen hinterlegt haben; doch ist Zusammenlegung von Stücken bis zur erforderlichen Anzahl und Stellvertretung gestattet.

Art. 57. Je 50 bevorrechtete Schuldverschreibungen geben eine Stimme, doch kann niemand mehr als 200 Stimmen führen.

Art. 58. Die Berufung einer ausserordentlichen Hauptversammlung kann von Schuldscheininhabern, die wenigstens 10000 bevorrechtete Schuldverschreibungen besitzen, verlangt werden. Findet der Verwaltungsrath das Verlangen gerechtfertigt, so kann er auf Kosten der Gesellschaft dem Pariser Ausschuss die Berufung auftragen.

Art. 59. Der Verwaltungsrath der Gesellschaft kann sich in allen Versammlungen der Schuldscheininhaber durch Abgeordnete, welche berathende Stimme haben, vertreten lassen.

Titel VII. Vermögensberechnung, Bestandsnachweisung, Jahresrechnungen, Gewinnvertheilung, Rücklagen, Tilgung.

Art. 60. Der Verwaltungsrath hat dem Aufsichtsrath halbjährlich eine Uebersicht über Vermögen und Schuld, jährlich eine Bestandsnachweisung des beweglichen und unbeweglichen Besitzes vorzulegen, ferner dem Minister der öffentlichen Arbeiten monatlich einen Geschäftsbericht, der im Staatsanzeiger veröffentlicht wird, einzureichen.

Art. 61. Vom Betriebsüberschuss wird vorweg entnommen: a) der Zins- und Tilgungsbetrag für die bevorrechteten Schuldverschreibungen, b) der Tilgungsbetrag für die nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen, c) der Zinsbetrag für die nicht bevorrechteten Schuldverschreibungen, d) die von der Hauptversammlung beschlossene Summe zur Neubildung der Ruhegehaltskasse der Beamten und e) 1 % zur Ansammlung von Rücklagen, bis diese $^1/_{10}$ des Gesellschaftskapitals betragen; über Verwendung des etwaigen Ueberschusses hat die Hauptversammlung zu beschliessen.

Art. 62. Die Tilgung der Antheilscheine muss wenigstens 10 Jahre vor Ablauf der letzten Konzession beendet sein. Die ausgeloosten Antheilscheine werden durch Genussscheine ersetzt, welche nach Vertheilung eines Gewinnes von 6 % an die nicht getilgten Antheilscheine einen entsprechenden Anspruch auf den etwaigen Ueberschuss haben.

Art. 63. Die Zahlung des Gewinnes erfolgt nach Entscheidung des Verwaltungsrathes halbjährlich oder jährlich in Lissabon, Paris, London und Berlin; die nicht abgehobenen Gewinne verfallen nach Ablauf von 5 Jahren zu Gunsten der Gesellschaft.

Titel VIII. Auflösung, Streitfälle.

Art. 64. Wenn die Auflösung beschlossen wird, so ernennt die Hauptversammlung 5 stimmberechtigte, dem Verwaltungsrath nicht angehörende Antheilhaber und der Verwaltungsrath 4 seiner Mitglieder zu Massenverwaltern (liquidateurs), während die Aufgabe des Verwaltungsrathes erlischt.

Art. 65. Sobald die Auflösung beschlossen ist, wird das Gesellschaftsvermögen flüssig gemacht und nach Begleichung der Schulden an die Theilhaber vertheilt.

Art. 66. Streitigkeiten zwischen dem Verwaltungsrath oder der Hauptversammlung und den Antheilhabern werden durch ein Schiedsgericht entschieden, zu dem der Verwaltungsrath und die Antheilhaber je 2 Mitglieder stellen und das sich nöthigenfalls durch ein vom Handelsgericht in Lissabon ernanntes Mitglied ergänzt.

Titel IX. Allgemeine und Uebergangsbestimmungen.

Art. 67. Die Regierung ist berechtigt, Beschlüsse der Gesellschaft über die Ausgabe der Werthpapiere, Erwerbung

oder Pachtung von Linien, allgemeine Bauunternehmer-Verträge oder alle andere Verwaltungshandlungen, die den Gesetzen, den Satzungen oder den Staatsinteressen zuwiderlaufen, aufzuheben.

Art. 68. Sobald der Vergleich genehmigt ist, beruft der durch Erlass vom 11. November 1893 eingesetzte Verwaltungsausschuss die Hauptversammlungen der Antheilhaber und Schuldscheininhaber zur Wahl sämmtlicher geschäftsführenden Körperschaften, deren erste Amtsdauer 5 Jahre beträgt.

Art. 69. Den Bezügen während dieser ersten Amtsdauer werden diejenigen des jetzigen Verwaltungsausschusses zu Grunde gelegt.

Art. 70. Der jetzige Verwaltungsausschuss übergibt dem Verwaltungsrath, dem Aufsichtsrath und dem Vorsitzenden der Hauptversammlung sofort nach ihrer Wahl die Geschäfte und stellt seine Thätigkeit ein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Deutsch-Oesterr.-Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn. Im Nachtrage I zum Verbands-Gütertarif, Theil II Heft 3, vom 15. Oktober 1893 auf Seite 4, beträgt der richtige Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 10 A b für Körmöczbánya-Stettin nicht 233, sondern 203 ₰.

Wien, am 7. April 1894. (842)
Priv. Oesterr.-Ung. Staats-Eisenbahngesellschaft, namens des Verbandes.

2. Eröffnungen von Stationen.

Pfälzische Eisenbahnen. Lokalgüterverkehr. Am 16. d. Mts. wird die Station „Speyer Hafen“ der Pfälzischen Eisenbahnen für den Wasserumschlag von Wagenladungen eröffnet; über die Frachtsätze ertheilt unsere Güterverwaltung Speyer Hauptbahnhof, sowie unser Tarifbüreau Auskunft.

Ludwigshafen a/Rh., den 9. April 1894.
Die Direktion.
v. Lavale. (843)

3. Güterverkehr.

Oberhessisch-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. wird die Station „Ludwigshafen-Giuliniwerk“ mit den für Ludwigshafen a/Rh. gültigen Entfernungen, Frachtsätzen und Wegevorschriften in den Oberhessisch-Pfälzischen Güterverkehr aufgenommen.

Giessen, den 7. April 1894. (844)
Grossh. Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ist ein Ausnahmesatz für Mineralöl-Rückstände von Godramstein nach Frankfurt a/M.-Sachsenhausen Staatsbahnhof in Kraft getreten.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 10. April 1894. (845)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Koksverkehr. Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin vom 10. Oktober v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die im Rückvergütungswege eingeführten ermässigten Ausnahmesätze für Niederschlesischen Koks von der Glückhilf- und Friedenshoffnunggrube nach Sosnowice transito am 31. Dezember d. J. ausser Kraft treten.

Breslau, den 9. April 1894. (846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Unsere Bekanntmachung vom 9. Oktober 1893, durch welche bis auf weiteres gestattet war, im Kohlenverkehr vom Oberschlesischen Grubenbezirk nach Stationen der Preussischen Staatsbahnen für Sendungen von mindestens 20 000 kg von einem Versender an einen Empfänger an Stelle von Wagen mit 10 000 kg Ladegewicht entweder 3 Wagen mit je weniger als 10 000 kg oder auch einen Wagen von mehr und einen von weniger als 10 000 kg, in jedem Falle jedoch von zusammen mindestens 20 000 Kilogramm Ladegewicht zu verwenden, tritt mit dem 16 d. Mts. wieder ausser Kraft.

Breslau, den 5. April 1894. (847)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 16. April 1894 kommt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der Bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. November 1893 ein Nachtrag I zur Einführung.

München, am 6. April 1894. (848)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 treten im Ausnahmetarif 2a für Getreide etc. bezüglich des Verkehrs mit Station Berlin, Central-Markthalle, Frachterhöhungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Soldin, den 8. April 1894. (849)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Am 15. Mai d. J. gelangen direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Lindau-Rangirbahnhof, Station der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen, und sämmtlichen dem Magdeburg-Bayerischen Gütertarif angehörigen nördlichen Verbandsstationen zur Einführung, über deren Höhe von den betheiligten Abfertigungsstellen und dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Anfrage Auskunft ertheilt wird.

Magdeburg, den 7. April 1894. (850)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehre Breslau-Erfurt und Berlin-Erfurt, sowie Thüringisch-Bayerischer Verkehr. Vom heutigen Tage ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Eisenerze etc. auch auf den Artikel „eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb“ Anwendung, wenn letztere an Hochofenwerke gerichtet und laut Frachtbriefangabe zum Hochofenbetrieb bestimmt sind.

Weitere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. April 1894. (851)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II, Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Wirksamkeit vom 15. April 1894 gelangen neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 für Mineralöl-Rückstände zwischen den Stationen Lauterburg und Sulz a/W. der Reichseisenbahnen und den Stationen Bamberg, Hösbach, München C. B., O. B., S. B., Nürnberg C. B., O. B. und Regensburg zur Einführung.

Ueber diese Sätze ertheilen die genannten Stationen nähere Auskunft.

München, den 5. April 1894. (852)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 16. d. Mts. gelangt der Nachtrag 2 zum Gütertarif für den Binnenverkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält:

1. bereits durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs;
2. theilweise erhöhte und theilweise ermässigte sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Holz des Spezialtarifs I, Eisen und Stahl, Braunkohlen, Koks, Steine, rohe und rohe Baumwolle.

Die erhöhten Ausnahmefrachtsätze des Nachtrages gelten erst vom 1. Juni d. J. ab.

Die abweichenden „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ hinsichtlich der Berechnung der Lieferfrist im Verkehr mit Berlin Central-Markthalle, haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gefunden.

Berlin, den 12. April 1894. (853MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die für den Wagenladungs- und Frachtstückgutverkehr eröffnete Station Eutritzsch in den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze gibt die genannte Station und das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Magdeburg, den 11. April 1894. (854)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Mit Gültigkeit vom 15. April 1894 tritt ein direkter Frachtsatz von 167 *M* pro 100 kg für Zinkerztransporte von Báziás, Station der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, nach Beuthen O. S. E. und Beuthen R. O. U. E. bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen in Kraft.

Breslau, den 10. April 1894. (855)
Königliche Eisenbahndirektion, für die Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 16. April d. J. treten im Verkehre zwischen Böhmisch Leipa und Seifhennersdorf ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a

und b (Holz) von je 32 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 11. April 1894. (856)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Staatsbahnverkehr Elberfeld etc. - Oldenburg. Die Station Corbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld ist als Versandstation in den Ausnahmetarif für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen aufgenommen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güter-Abfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 10. April 1894. (857B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband. Tarifheft I. Vom 1. Mai 1894 an werden die Stationen Lieben der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif 12 für Twiste mit den für Prag Oe. N. W. B. und St. E. G. bestehenden Frachtsätzen einbezogen.

Dresden, den 10. April 1894. (858)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auf 1. Mai l. J. neu erscheinenden Belgisch-Deutschen Tarif für die Beförderung von Thieren und Fahrzeugen, Theil I, wird auf denselben Tag das Heft 4 (Verkehr zwischen Belgischen und Badischen Stationen) unter Aufhebung des bisherigen Heftes 4 vom 1. November 1887 nebst Nachtrag I neu herausgegeben werden. Ausser den Frachtsätzen für die Beförderung von Thieren enthält das neue Heft auch Frachtsätze für Eisenbahnfahrzeuge. Die für Würzburg Bad. Bahn im bisherigen Heft 4 enthaltenen Frachtsätze für Beförderung von Thieren werden aufgehoben und bleiben nur noch bis 31. Mai l. J. bestehen. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Sätze noch bis 31. Mai l. J. in Kraft.

Der Tarif kann durch unser Güter-Tarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 8. April 1894. (859)
Generaldirektion.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 16. April d. J. wird die Station Speyer Hafen mit den um 4 km erhöhten Entfernungen der Station Speyer Hauptbahnhof in den Tarif für den bezeichneten Verkehr aufgenommen. Die Station Speyer Hafen ist nur für den Güterverkehr in Wagenladungen unter Beschränkung auf diejenigen Sendungen eröffnet, welche vom Wasserumschlag herrühren oder für denselben bestimmt sind.

Köln, den 12. April 1894. (860)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Main-Neckarbahn. Zum Main-Neckarbahn - Hessischen Expressguttarif vom 1. April 1890 wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab der Nachtrag II ausgegeben, enthaltend Aufnahme der Stationen der Hessischen Nebenbahnen Osthofen - Westhofen, Reinheim - Reichelsheim, Sprendlingen - Wöllstein, sowie Worms-Offstein.

Näheres bei den Gepäckabfertigungen.

Darmstadt, den 9. April 1894. (861)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 1. Mai d. J. wird die Station Ludwigshafen-Guiliniwerk der Pfälzischen Eisenbahnen in den Steinkohlen-Ausnahmetarif mit den für die Station Ludwigshafen bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 10. April 1894. (862)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg. Die auf Seite 62 des vom 1. April d. J. ab gültigen Gütertarifs in der Kilometertafel I enthaltenen Entfernungen für die Stationen der Crefelder Bahn werden mit Gültigkeit vom heutigen Tage durchweg um 1 km ermässigt.

Köln, den 14. April 1894. (863)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Ausgabe eines Benachrichtigungsblattes, betreffend die Verladung von Getreide etc. in loser Schüttung.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 gelangt ein Benachrichtigungsblatt zu den Tarifen, Theil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1893 und Theil III, Heft 2 vom 15. April 1891 für den Oesterreichisch - Ungarisch - Französischen Eisenbahnverband, sowie zu dem vom 1. August 1887 gültigen Nachtrage 8 B zu Tariftheil III für den Oesterreichisch-Ungarisch - Süddeutsch - Französischen Eisenbahnverband zur Ausgabe, welches die Bedingungen enthält, unter welchen die Verladung von Getreide, Hülsenfrüchten und Malz in loser Schüttung bei Abfertigung auf Grund der genannten Tarife zulässig ist.

Exemplare des Benachrichtigungsblattes sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Centimes pro Stück erhältlich.

Wien, am 10. April 1894. (864)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Berichtigung bezw. Ergänzung des ab 1. Januar 1894 gültigen Tarifes Theil II, Heft 6. Die im obgenannten Tarifhefte unter Post Nr. 33 für den Artikel Porzellan verpackt, im Verkehre von Karlsbad nach Dzieditz, Krakau, Oswięcim und Szczakowa angegebene Nomenklatur ist, wie folgt, abzuändern:

„Porzellan verpackt oder unverpackt, auch unverpackt mit in Kisten verpackten Porzellanwaaren zusammengeladen.“

Ferner ist in derselben Position in der Rubrik Anmerkung zu setzen:

„Das Auf- und Abladen hat die Partei auf eigene Kosten zu besorgen.

Für eventuellen Bruch wird seitens der Bahnanstalt keinerlei Haftung übernommen.“

Diese Aenderungen treten mit 1. Mai 1894 in Wirksamkeit.

Wien, am 10. April 1894. (865)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich. (Frachtsätze für mineralische Schmieröle.) Die im Ausnahmetarife Nr. 8 des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1/1. 1893 auf Seite 144—145 für Petroleum und Naphta enthaltenen Frachtsätze, finden ab 1. Mai d. J. bis auf weiteres, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege auch für mineralische Schmieröle Anwendung.

Wien, am 9. April 1894. (866)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Aufhebung des temporären Anhanges). Der vom 1. August 1893 gültige temporäre Anhang zu dem vom 1. September 1892 gültigen Tarife für den vorbezeichneten Verkehr tritt sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I und II mit 1. Juli 1894 ausser Wirksamkeit.

Mit dem gleichen Zeitpunkte wird auch der in dem gedachten temporären Anhange mit Gültigkeit vom 15. Februar 1894 für den Verkehr mit Nowosielitza Station der K. K. Oesterr. Staatsbahnen eingeführte Schnittsatz ausser Geltung gesetzt.

Wien, am 6. April 1894. (867)
Generaldirektion
der K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die Beförderung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm - Luxemburgbahn ist mit Geltung vom 1. April d. J. ab ein neuer Tarif — Theil II zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif — herausgegeben worden, durch welchen der seitherige Tarif vom 1. Januar 1893 sowie die dazu erschienenen Nachträge aufgehoben werden.

Ferner sind mit Geltung vom gleichen Tage ab zu den Lokaltarifen für die Schmalspurbahnen von Colmar nach Markolsheim ein Nachtrag I und von Lützelburg nach Pfalzburg ein Nachtrag II herausgegeben worden.

Exemplare des neuen Tarifs und der Nachträge können gegen Erstattung des Verkaufspreises durch Vermittelung der Stationen von unserer Drucksachenkontrole hier bezogen werden.

Die in dem Tarife und in den Nachträgen enthaltenen ergänzenden Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind von dem Herrn Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen genehmigt worden.

Strassburg, den 5. April 1894. (868)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 1. Mai d. J. ab werden, um den auf der Durch- und Weiterreise begriffenen Reisenden eine unmittelbare Abfertigung an den Zügen zu ermöglichen, auf dem 2. und 3. Bahnsteige des hiesigen Bahnhofs besondere Ausgabestellen für Zuschlag- und Fahrkarten errichtet.

Die Bahnsteig - Ausgabestellen vermitteln zugleich die Annahme von Privatdepeschen sowie die Umschreibung von Fahrtausweisen und die Bescheinigung von Fahrtunterbrechungen,

auch ertheilen dieselben Auskunft in gleichem Umfange wie die allgemeinen Ausgabestellen.

Hannover, im April 1894. (869)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Rheine).

5. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur 27. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Freitag, den 25. Mai 1893, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Bösendorfersaale, I. Herrengasse Nr. 6, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1893;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1893 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1894.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien bis längstens Mittwoch, den 25. April, Mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1894. (870)
Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

6. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von zwei Lokomotivdrehscheiben von je 14,067 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Maldeuten und Callies verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 1 sind gegen freie Einsendung von einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 2 bis 10 gewünscht werden, so sind im ganzen 5,50 ℳ einzusenden.

Die Angebote sind bis zum 24. d. Mts., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 6. April 1894. (871)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 421 t Schienenlaschen, 652 t Schienenunterlagsplatten, 214 t Kleineisenzeug, bestehend aus Laschenbolzen, Schienennägeln und Schwellenschrauben, und 105 080 Stück stählernen, federnden Unterlagsringen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Freitag, den 27. April d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in baar oder in Postmarken zu 10 ₰ postpflichtig entnommen werden. Bei alleiniger Anforderung der Bedingungen für die Unterlagsringe sind 50 ₰ einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 11. April 1894. (872)
Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Verding von Feuerungsmaterialien. Die in der Zeit vom 1. Juni 1894 bis Ende Juni 1895 erforderlichen

1 240 t Böhmische Stückbraunkohlen oder inländische Braunkohlenbrikets zur Ofenheizung,
850 „ inländische Stückbraunkohlen zur Dampfkesselheizung

sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau am 28. April 1894, Vormittags 10 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Mai 1894.

Magdeburg, den 9. April 1894. (873)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 275 —

Nr. 30. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.).
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 18. April 1894.

Inhalt:

Aus der zweiten Berathung des Etats der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für 1894/95.

Die zweite Berathung des Eisenbahnetats im Preussischen Abgeordnetenhause gab Veranlassung zu eingehenden Aeusserungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers über verschiedene wichtige Eisenbahnfragen, aus welchen wir folgende Punkte hervorheben.

I. Das Betriebsergebniss des Jahres 1892/93.

Die Berathung des Etats leitete der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen am 6. d. Mts. mit einer Rede ein, aus welcher wir folgendes mittheilen:

Die gesammte Betriebseinnahme des Jahres 1892/93 betrug 921 Millionen. Wiewohl sie die Einnahme des Vorjahres um 1 200 000 *M* überstieg, blieb sie gegen den Etat um 45 Millionen zurück. Ich habe daraus die heilsame Mahnung entnommen, für die Zukunft mit den Etatsveranschlagungen vorsichtiger zu sein und einen Sicherheitskoeffizienten vorzusehen. Das ist für 1894/95 geschehen und muss auch bei einem so grossen Betriebsunternehmen geschehen, welches von allen möglichen Konjunkturen abhängig ist. Es muss die Wahrscheinlichkeit vorhanden sein, dass unter normalen Verhältnissen sich ein höherer Ueberschuss ergeben wird, als im Etat vorgesehen ist, damit wir den ungünstigen Konjunkturen mit einiger Ruhe entgegensehen können. Andererseits weisen die Ausgabetitel dieses Jahres einen ziemlich erheblichen Rückgang auf. Während früher der Betriebskoeffizient, das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen, 65 % erreicht hatte, gingen 1892 die Ausgaben um den verhältnissmässig erheblichen Betrag von 14,5 Millionen, der Betriebskoeffizient also auf 63,9 %, zurück. Dieses Ergebniss ist in erster Linie zu verdanken der Pflichttreue und der Umsicht der mir unterstellten Beamten. Es ist hier die Erkenntniss zum Ausdruck gekommen, dass eine sparsame und sorgsame Verwaltung bei der gegenwärtigen Finanzlage des Staats eine doppelte Pflicht ist. Es sind namentlich Ausgaben zurückgestellt worden in der Absicht, keinerlei Ausführungen vornehmen zu lassen, die sich nicht in dem gegebenen Moment als durchaus nothwendig herausstellen, und in der Absicht, auch im laufenden und namentlich in diesem Jahre noch Summen zur Verfügung zu haben für sich ergebende dringende Ausgaben. Die Ersparnisse des Jahres 1892/93 sind daher nicht erzielt dadurch, dass man nothwendige Ausgaben unterlassen oder sie der Sorge der späteren Jahre überlassen hat, sondern es sind diejenigen Ausgaben, welche in dem Etat als nothwendig vorgesehen waren, auch abgesehen davon, ob sie wirklich bereits zur Realisation gekommen waren oder nicht, dem Etatsjahr 1892/93 zur Last gesetzt und, soweit deren Uebertragung nach den Etatsvorschriften zulässig ist, in das Etatsjahr 1893/94 übernommen worden. Die Summe dieser Ausgaben betrug 30 Millionen Mark. Es ist also in dieser Beziehung vorsichtig gewirthschaftet und nichts zu Lasten der Zukunft gesetzt, was die Gegenwart hätte tragen müssen, aber andererseits ist der Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit gegeben, dringende Ausgaben zu bestreiten und gleichzeitig der gesammten Finanzverwaltung der Eisenbahn den Stempel einer gewissen Stetigkeit aufzuerlegen. Auf diese Weise ist es gelungen, den Betriebsüberschuss der 1892/93 317 Millionen betrug, auf 343 Millionen, also um 26 Millionen zu erhöhen.

Die Einnahmen im Etat 1893/94 vom April 1893 bis Ende Februar 1894 ergaben gegen die gleiche Periode des Vorjahrs ein Mehr von 39,25 Millionen; davon entfallen auf den Personenverkehr 10 Millionen, auf den Güterverkehr 26 Millionen und auf sonstige Einnahmen mehr als 2 Millionen Mark. Es ergibt sich mithin ein Mehr gegen den Etat von 23 Millionen. Ich nehme an, dass der Monat März ungefähr die gleichen

Einnahmen bringen wird wie im Vorjahre. Der Personenverkehr wird mit Rücksicht auf das Osterfest etwas höher sein, der Güterverkehr ungefähr der gleiche. Unter dieser Annahme wird sich das Gesammtergebniss für 1893/94 auf rund 960 Millionen stellen. Was die Gesammtausgaben betrifft, welche 1892/93 rund 581 Millionen betrugen und im Etat für 1893/94 auf rund 595 Millionen veranschlagt waren, so wird nach den letzten Schätzungen ungefähr die Höhe des Vorjahrs erreicht werden. Es wird sich damit gegen den Etat eine Ersparniss an Ausgaben von etwa 13 Millionen ergeben. Die Schätzung der Ausgaben ist eine etwas schwierige Aufgabe, und ich bitte Sie daher, mich nicht auf die gegebenen Ziffern festzunageln.

Das System weiser Zurückhaltung von laufenden Ausgaben ist auch im Jahre 1893/94 zum Ausdruck gekommen, wenn auch nicht in demselben Maasse wie 1892/93. Grosse Etatsüberschreitungen sind also nicht zu befürchten. Wenn meine Zahlen richtig sind, so hat sich der Betriebskoeffizient von 65,44 % auf 60 % ermässigt. Die finanzielle Lage der Eisenbahnverwaltung ist daher unzweifelhaft eine günstige, und ich darf wohl die Hoffnung aussprechen, dass, wenn nicht unvorherzusehende Ereignisse auf die Einnahmen und Ausgaben einen nachtheiligen Einfluss ausüben, wir auch im Jahre 1894 nicht ungünstige Erfahrungen in der Eisenbahnverwaltung machen werden.

II. Harmonikazüge und Platzkarten.

Der Abg. Brömel polemisirte gegen das System der Platzkarten, für welche im Etat eine Mehreinnahme von 1,75 Millionen Mark in Aussicht genommen ist. Wer eine Fahrkarte gekauft habe, dem müsse ein Platz gegeben werden. Wozu noch der Zuschlag, der für kurze Strecken ebenso hoch sei, wie für lange Strecken? Ueber diese indirekte Tariferhöhung beschwerten sich namentlich die nahe aneinander liegenden Stationen. — Dass die Reisenden sich einen besonderen Platz aussuchen können, treffe nicht zu. Wie ein Kollo werde der Passagier auf den Platz gesetzt, für den ihm am Schalter die Platzkarte verabreicht werde, ohne dass er imstande sei, auch nur die Lage des Platzes anzusehen. Die Reisenden seien an ihren Platz gefesselt und könnten nicht einmal tauschen. Jedenfalls dürfe man dieses System, durch welches das System der Rückfahrkarten durchbrochen werde, nicht weiter ausdehnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen entgegnete: Der Hauptvorzug der sogenannten Harmonikazüge oder, wie sie amtlich heissen, D-Züge — Durchgangszüge — besteht darin, dass diese Züge zusammengesetzt sind aus Wagen, die vermöge ihrer Bauart eine viel grössere Sicherheit und eine viel grössere Bequemlichkeit während der Fahrt bieten. Ich will von den Einrichtungen der Wagen im Innern nicht reden, nur von der äusseren Bauart. Die Züge charakterisiren sich ihrer ganzen Einrichtung, ihrer Bauart nach als Luxuszüge; sie bieten besondere Bequemlichkeiten, sanftere Gangart; sie bieten ferner die Annehmlichkeit, dass man nicht auf das Abtheil allein angewiesen ist, sondern dass man bei längeren Fahrten, für welche diese Züge allein bestimmt sind, auch mal den Platz verlassen, durch den Zug gehen, sich seine Mitmenschen ansehen kann, kurzum, man ist nicht so fixirt, wie das bisher in den Wagen mit Abtheilungen der Fall gewesen ist. Man kann ferner — und darauf legt weitaus der grösste Theil der Reisenden doch ein erhebliches Gewicht — auch seinen Bedürfnissen an Speise und Trank Befriedigung verschaffen. Die Einrichtungen, die in dieser Beziehung getroffen sind, namentlich auch die Sorgfalt, die wir der Auswahl der Wirthe zugewendet haben, werden die berechtigten Ansprüche der Reisenden wohl befriedigen, Ausnahmen natürlicherweise immer abgerechnet. Jedes Ding hat aber bekanntlich seine zwei Seiten. Es finden sich ja auch den Vortheilen gegenüber Nachtheile; einzelne von denen, die der Herr Abg. Brömel angegeben hat, will ich von vornherein gern anerkennen. Aber in der Hauptsache ist es ein ausserordentlicher Fortschritt, ein Fortschritt, den zu thun wir seit Jahren angeregt worden sind. In allen Verkehrszeitschriften, in allen technischen Kreisen ist uns stets gesagt worden: fahrt doch mal nach Amerika und seht Euch an, wie dort die Reisenden befördert werden, und davon lernet! Nun wir haben die Amerikanischen Einrichtungen an Ort und Stelle studiren lassen und das, was für uns passte, gern angenommen. Dass unsere Wagen in den D-Zügen vor den Amerikanischen manche Vorzüge haben, wird selbst von den Amerikanern anerkannt. Die Einführung derselben bedeutet unzweifelhaft einen Fortschritt für die Beförderung der Reisenden auf den Preussischen Staatsbahnen.

Der Charakter dieser Züge als Luxuszüge für den grossen durchgehenden Verkehr rechtfertigt es auch m. E. vollständig, den geringen Zuschlag von 2 ℳ zu erheben. Es kann ja in Frage kommen, ob es nicht in der Zukunft gerechtfertigt ist, die kleinen Distanzen einigermaassen durch eine Herabsetzung der Taxen zu begünstigen. Allein wir wollen erst die Erfahrungen sammeln, und dazu ist der Zeitpunkt seit der Einführung der sogenannten Harmonikazüge noch etwas kurz. Dass wir die Sache sorgfältig beobachten und, wenn die Nothwendigkeit sich herausstellt, auch dazu übergehen werden, das versteht sich von selbst; dazu sind wir verpflichtet. Wir haben auch diese Uebelstände zum Theil dadurch zu beseitigen gesucht, dass anstatt der D-Züge für die benachtheiligten Verbindungen neue Lokalzüge eingelegt worden sind.

III. Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten.

Abg. Brömel hatte sein Bedauern darüber ausgesprochen, dass die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung der Einführung einer 10 tägigen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten seitens der Süddeutschen Verwaltungen sich nicht angeschlossen hat, und nicht dadurch im Deutschen Reich eine Einheit hergestellt worden sei, welche in den allgemeinen Grundzügen als durchaus wünschenswerth anerkannt worden ist, auch von Minister Thielen. Letzterer erwiderte: Ich habe bei jeder Gelegenheit, wo über die Reform der Personen- und Gepäcktarife geredet ist, es als das Ziel bezeichnet, welches man anzustreben hätte, dass innerhalb des Deutschen Reichs einheitliche Grundsätze und einheitliche Taxen für den Personen- und Gepäckverkehr eingeführt werden. Aber, m. H., das enthebt mich doch nicht der Verpflichtung, Reformen, die ein anderer ausführt, auch von meinem Standpunkte und unter Berücksichtigung unserer Verhältnisse zu prüfen, und diese Prüfung ergab, dass die Reform in Bezug auf die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten für unsere Verhältnisse nicht als zweckmässig anzusehen ist.

Nach den Erfahrungen, die wir leider unsererseits (ebenso wie die Württembergischen Staatsbahnen) mit den Rückfahrkarten und den länger dauernden Rundreisebillets u. dergl. gemacht haben, — ich verweise auf die ja allen Herren bekannten Fahrgeldhinterziehungen und die gerichtlichen Verhandlungen über dieselben — konnten wir uns nicht entschliessen, der allgemeinen Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten zuzustimmen. Wir konnten das um so weniger, als die Statistik nachweist, dass ein grosses Bedürfniss dafür nicht vorhanden ist. Weitaus der grösste Theil dieser Rückfahrkarten wird am ersten Tage zur Rückfahrt wieder benutzt. Durch die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Karten ist, wenn Veruntreuungen stattfinden, die Möglichkeit erhöht, dass die Bahn um das Bahngeld auf Grund einer Fahrkarte wiederholt betrogen wird.

IV. Die Fahrpreisermässigungen im Nahverkehr der grossen Städte, insbesondere im Berliner Stadt- und Vorortverkehr.

Bei der Diskussion über den Personen- und Gepäckverkehr der Preussischen Staatsbahnen hatte der Abg. Graf Kanitz sich gegen die weitgehenden Fahrpreisermässigungen im Nahverkehr der grossen Städte ausgesprochen, indem er behauptete, durch derartige Begünstigungen werde der Zuzug nach den grossen Städten ausserordentlich begünstigt und damit das flache Land empfindlich geschädigt.

Minister Thielen erklärte, dass, so sympathisch ihm die Auffassung sei, dass das ungesunde Anwachsen der grossen Städte, der grossen Industriecentren und die zunehmende Entvölkerung des platten Landes wirthschaftlich und politisch in hohem Maasse zu bedauern sei, die Ermässigungen der Eisenbahntarife für den Vorortverkehr für diese Frage ohne Bedeutung erscheine. „Denn die Vororttarife spielen bei der Entschliessung der Arbeiter, nach Berlin zu wandern, keine Rolle. Zu dieser Entschliessung werden die Arbeiter geführt durch die hohen Löhne, welche die Arbeiter in den grossen Städten verdienen, und durch die wachsende Genusssucht insbesondere der Arbeiterbevölkerung. Die wachsende Genusssucht führt die jungen Burschen und Mädchen aus dem Lande in die grossen Städte, wo sie dieser Genusssucht nachgehen können, und dies Moment wird immer grösser dadurch, dass einer dem andern erzählt, übertrieben erzählt von all den Vergnügungen, die er in der grossen Stadt gefunden. Erzählt wird aber nicht, was er an Leib und Seele dabei verloren hat."

Der Herr Abg. Graf Kanitz hat sich naturgemäss in erster Linie gewendet gegen die billige Beförderung der Arbeiter in dem Vorortverkehr. Die Arbeiterwochenkarten gelten aber für das ganze Land, für alle Strecken (überall 1 ₰ pro Kilometer). Diese Arbeiterwochenkarten werden auch im Berliner Vorortverkehr vorzugsweise von den Arbeitern benutzt. Wir haben die Ueberfüllung der Stadt Berlin, namentlich mit Menschen der arbeitenden Bevölkerung, nicht durch unseren Vorortverkehr bewirkt. Unsere Vororttarife und die Arbeiterwochenkarten haben nur einem bereits sehr fühlbar hervortretenden sozialen Nothstand Abhilfe schaffen wollen und zum Theil auch Abhilfe geschafft. Es ist aber ein Irrthum, wenn man glauben sollte, die Bevölkerung von Berlin sei seit Einführung

der Vororttarife in höherem Maasse gestiegen als bisher. Im Gegentheil, die allgemeine wirthschaftliche Lage ist ja hauptsächlich dabei maassgebend gewesen, die Steigerung der Bevölkerung von Berlin ist — ohne irgend welchen ursächlichen Zusammenhang — seit der Einführung der Vorortstarife in geringerem Maasse erfolgt als vorher.

Es ist auch nicht das Bedürfniss allein hervorgetreten, die Arbeiterbevölkerung zur Domizilirung in den Vororten zu bewegen, obwohl das aus sanitären und sozialen Gründen durchaus nothwendig wäre; es ist zu gleicher Zeit das ebenso starke, vielleicht noch stärkere Bedürfniss hervorgetreten, die vornehmlich draussen sich ansiedelnde Industrie mit den Arbeitern aus der Stadt zu versorgen. Wenn Sie die Arbeiterzüge sich ansehen auf unserer Stadt- und Ringbahn und den Vorortstrecken, so werden Sie finden, dass bei Beginn und Beendigung der Arbeitszeit diese Züge nach beiden Richtungen voll besetzt, zum Theil übermässig besetzt sind. Das ist auch ganz natürlich: die Industrie findet in Berlin nicht mehr den Raum und jedenfalls nicht mehr zu wirthschaftlichen Preisen den Raum, den sie bedarf; sie geht heraus. In fast allen Vororten und noch weiter hinein in die Vorortstrecken hat sich die Industrie angesiedelt und dorthin fahren die in Berlin und seiner nächsten Umgebung wohnenden Arbeiter.

Die Erscheinung, dass ein grosser Theil der Arbeiter aus Berlin in die Vororte zieht, ist m. E. übrigens nicht zu beklagen, sondern zu begrüssen. Wenn man an einem Sommernachmittag nach der Arbeitszeit oder an Sonntagen mal hinausfährt nach Weissensee oder nach irgend einem der anderen Vororte und sieht, wie die Arbeiter dort jeder in seinem Stückchen Garten sitzt, in einer Laube primitivster Art, draussen mit seiner Familie, so gewinnt man ein ganz anderes Bild von der Bedeutung des Vorortverkehrs. Diese Leute würden in Berlin nicht bei ihrer Familie, sie würden im Wirthshaus sitzen. Denn die Wohnungen, die sie sich hier in Berlin bezahlen können, treiben den Mann heraus, sie treiben ihn in das Wirthshaus, sie treiben ihn in sozialdemokratische Versammlungen. Gehen Sie mal hinaus in die Umgebung Berlins! Das Bild ist wirklich erfreulich, dort werden Sie den Arbeiter mit seiner Familie zusammen finden, um seine paar Quadratmeter mit Blumen und Gemüse zu bestellen.

Aber auch der Vorortverkehr, abgesehen vom Arbeiterverkehr, ist m. E. eine soziale Nothwendigkeit geworden für die Grossstadt, und wenn wir sie nicht befriedigt hätten seitens der Staatseisenbahn-Verwaltung, so würden andere Verkehrsanstalten sie befriedigt haben. Die Pferdebahnen, wie die Trambahnen und in kurzer Zeit auch die elektrischen Bahnen erstrecken sich schon jetzt nach allen Richtungen! Ein Bedürfniss, der sozialen Noth der Grossstadt durch billige Fahrgelegenheit in die nächste Umgebung abzuhelfen, muss anerkannt werden. Es mag beklagt werden, dass derartige Zustände sich hier entwickeln, aber dem thatsächlichen Nothstand muss abgeholfen werden, und das ist mit Recht durch die Einführung der Vororttarife geschehen.

V. Einführung der Bahnsteigsperre.

Zur Einführung der Bahnsteigsperre bemerkt der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen:

Es sind durchaus nicht finanzielle Gründe gewesen, welche zur Einführung der Bahnsteigsperre Veranlassung gegeben haben. Das Geschäft, welches mit der Sache gemacht wird, ist auch zur Zeit überhaupt gar nicht verlockend; wir nehmen an, dass wir ungefähr auf unsere Kosten kommen; ganz haben wir die Ausgaben noch nicht erreicht; im Gegentheil, es ist wahrscheinlich noch ein geringes Defizit vorhanden. Wir nehmen aber an, dass dasselbe allmählich verschwinden und aus den Bahnsteiggroschen ein kleiner Ueberschuss sich ergeben wird. Die Ausgaben, die erforderlich gewesen sind, um überhaupt diese Maassregel einzuführen, sind doch ziemlich erheblich gewesen und haben anfangs beim Herrn Finanzminister gerade ihrer Erheblichkeit halber einiges Bedenken erregt.

Die Einrichtung selbst war für die Staatseisenbahn-Verwaltung allmählich geradezu eine Nothwendigkeit geworden aus zwei Gründen: zunächst aus dem Grunde, dass unser bisheriges Fahrkarten-Kontrolsystem auf den Trittbrettern der Züge in immermehr steigendem Maasse zu schweren Unglücksfällen bei unserem Personal führte. Die Liste der Todten und Schwerverwundeten, die diesem System in jedem Jahre zum Opfer gefallen sind, ist leider Gottes eine traurig grosse, und es musste m. E. Sache der Verwaltung sein, diesen Opfern vorzubeugen, oder mit anderen Worten, die Kontrole der Fahrkarten von den Trittbrettern zu verlegen. Bei den gestern ja so weitläufig erörterten D-Zügen ist das allerdings möglich; der Zug bildet ein Ganzes und der Schaffner kann von einem Abtheil zum andern während der Fahrt gehen, ohne in irgend welche Gefahr zu gerathen; aber für den ganzen übrigen Verkehr bleibt entweder nur die Möglichkeit, das alte System aufrechtzuerhalten oder aber die Fahrkartenkontrole auf die Stationen zu verlegen. Fast alle Nachbarländer sind daher schon seit längerer Zeit zu dieser Verlegung der Kontrole auf die Stationen übergegangen, wie den Herren schon vielfach aus eigener Erfahrung bekannt ist.

Der zweite Grund, der die Staatseisenbahn-Verwaltung nöthigte, diese Verlegung der Kontrole vorzunehmen, war die ebenfalls traurige Erfahrung, dass in sehr hohem Maasse Veruntreuungen, Hinterziehungen von Fahrgeldern stattfanden, wozu das bisherige System der Kartenkontrole die allergünstigste Gelegenheit gibt. Den Herren ist bekannt aus den Berichten der Presse, in welchem Maasse derartige Fahrgeldhinterziehungen entdeckt worden sind — die nicht entdeckten bilden natürlicherweise demgegenüber eine viel grössere Zahl. Die Verlegung der Fahrkartenkontrole auf die Stationen ist freilich auch kein unfehlbares Mittel dagegen, auch da können noch Hinterziehungen stattfinden, aber doch in viel geringerem Maasse, und ohne dass das Fahrpersonal in Mitleidenschaft gezogen wird. Die Betrügereien bei der Stationskontrole fallen fast ausschliesslich auf die Reisenden.

Aus diesen beiden Gründen haben wir uns entschlossen, zunächst auf einigen grossen Strecken die Bahnsteige zu sperren und die Kontrole der Fahrkarten auf die Bahnhöfe zu verlegen.

(Schluss folgt.)

Ueber „Hagans' Lokomotive und verwandte Lokomotivsysteme"

sprach der Eisenbahn-Centralinspektor a. D. Kaiserlicher Rath Ferdinand Summerecker im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens zu Wien, aus welchem Vortrage wir nachstehendes entnehmen.

In der Einleitung wurde des unbestrittenen Verdienstes gedacht, welches die Oesterreichische Regierung sich um die Entwickelung des Lokomotivbaues durch die im Jahre 1850 eingeleitete internationale Wettbewerbung erworben hat, damit für die Semmeringstrecke ein geeignetes Lokomotivsystem gewonnen werde.

Durch Schilderung der derzeitigen Zugförderungsleistungen auf der Semmeringstrecke wurde vor Augen geführt, um wie vieles sich die Verhältnisse während der 40jährigen Betriebsperiode gebessert haben und dass die Bemühungen wach und rege sind, um Verbesserungen herbeizuführen, sowohl im Bau der Fahrbetriebsmittel, wie im Eisenbahnfach überhaupt.

Nach dieser Einleitung erörterte der Vortragende an der Hand von Abbildungen und Konstruktionsplänen, geordnet nach der Zeitfolge, jene Lokomotivsysteme, welchen eine Verwandtschaft mit Hagans' Lokomotive zukommt und zwar:

Semmering-Tenderlokomotive System Engerth.

Der Versuch, die beiden letzten Räderpaare (4. und 5.) mit den vorderen 3 Maschinen-Räderpaaren durch Zahnräder, Aussenkurbel und Kuppelstangen zu kuppeln, endete mit gänzlicher Aussichtslosigkeit, so dass Engerth selbst seine Schöpfung als einen Torso betrachtete.

Die Maschine trug nur den Namen Tenderlokomotive, in Wahrheit war sie es nicht. Das Tendergewicht blieb für die Adhäsion unverwendet, daher auch die bezügliche Forderung im aufgestellten Konstruktionsprogramm unbefriedigt, welche aus ökonomischen Interessen des Verkehres der Züge um die Tenderlänge und die Verminderung des Zugsbrutto um das Gewicht des Tenders betonte.

Pius Fink's Berglokomotive.

In der Absicht, die Frage der Kuppelung von nicht parallel bleibenden Achsen einer zufriedenstellenden Lösung zuzuführen, wurde anfangs der 60er Jahre das Studium wieder aufgenommen und unter Zugrundelegung der Engerth-Maschine eine Kuppelung mittelst Blindachse und festem Gestänge angeordnet, daher eine Idee praktisch verwirklicht, welche schon 10 Jahre früher vom Maschinendirektor Kirchweger in Hannover vorgeschlagen worden ist. Die, nach von Pius Fink ausgearbeiteten Konstruktionsplänen für die Linie Oravitza-Steierdorf der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft angefertigte, Lokomotive „Steierdorf" war Ausstellungsobjekt bei den Weltausstellungen zu London 1862 und zu Paris 1867; die Fachlitteratur beschäftigte sich mit dieser Type

wiederholt in der eingehendsten, auch in der wohlwollendsten Weise. Leider blieben die hohen Erwartungen, welche die Lokomotiveigenthümerin an das Verhalten dieser Neuerung im faktischen Betriebe stellte, unrealisirt. Fahrversuche mit solcher Lokomotive mit abmontirtem Kuppelungsmechanismus ergaben, dass die aus dem Tendergewicht resultirende Adhäsion bezw. grössere Maschinenzugkraft in den Bahnkrümmungen zum grössten Theil durch den Kuppelungsmechanismus wieder aufgebraucht wird.

Im übrigen war diese Lokomotive noch weniger als die ursprüngliche Engerth-Maschine eine Tenderlokomotive, denn es musste in eigens hierfür erbauten Dienstwagen das Lokomotiv-Speisewasser mitgeführt werden.

Auf der Steierdorfer Strecke, für welche die Fink'sche Berglokomotive konstruirt wurde, versehen derzeit Achtkuppler gewöhnlicher Sorte den Zugförderungsdienst. Nachahmung hat diese Type sonst von keinem zweiten Bahnunternehmen gefunden.

Lokomotive System Meyer.

Diese Konstruktion, welche der Semmering-Konkurrenzlokomotive „Wiener Neustadt" nachgebildet wurde, ist eine Tendermaschine mit 2 symmetrisch angeordneten Motorgestellen und 4 Dampfcylindern. Die Motorgestelle sind vermittelst eines centralen Kuppelriegels verbunden, können sich aber unabhängig in Bahnkrümmungen um Centralzapfen drehen.

Der Dampfkessel weist lange Feuerbüchse und verhältnissmässig lange Feuerrohre auf und ruht auf 3 Stellen der Untergestelle frei auf. Die Zuleitung des Dampfes in die Schieberkästen, wie desgleichen des verwendeten Dampfes in den Rauchkasten-Auspuffraum erfordert gegliederte Dampfrohre, wie auch mehrere Stopfbüchsen, welche Komplikation im praktischen Betriebe unangenehm empfunden wird.

Diese Type, welche durch das gegliederte Untergestell den Lokomotiven mit 8 gekuppelten Rädern und tiefem Rahmen in Rücksicht auf das leichtere Befahren kurvenreicher Strecken überlegen ist, wird in solchen Fällen in Betracht zu ziehen sein, wo es sich um Schaffung äusserst kräftiger Bergmaschinen handelt.

Lokomotive System Fairlie.

Auch diese Type verkörpert eine Konstruktion, welche beim Semmering-Wettbewerb als Novum vorgeführt wurde. Selbe hat einen Hauptrahmen, welcher 2 symmetrisch angeordnete, mit den Feuerbüchsen einander zugekehrte Dampfkessel trägt, welche selbständige Feuerungsstellen, jedoch den Wasser- und Dampfraum gemeinschaftlich haben.

In diesem Hauptrahmen bewegen sich um vertikale Zapfen symmetrisch angeordnete Drehgestelle, welche mit 2 oder 3 gekuppelten Achsen versehen werden.

Auch diese Lokomotive ist eine Tendermaschine, indem selbe Wasserkästen und Brennstoff-Magazine besitzt.

Die Dampf-Zuleitungs- und Auspuffrohre müssen auch bei dieser Type gegliedert sein und müssen Stopfbüchsen angewendet werden, um die Möglichkeit der Verschiebung oder Drehung der Rohre zu bieten, je nachdem dies durch die seitliche Verstellung der Drehgestelle gefordert wird.

Man rühmt dieser Dampfkesselkonstruktion grosse Dampfbildungsfähigkeit nach; die verhältnissmässige Kürze der Siederohre lässt jedoch befürchten, dass die Feuerungsgase mit hohen Temperaturen den Rauchschlott verlassen.

Klose's Radiallokomotive.

Im Jahre 1885 als Versuchsobjekt ausgeführt, hat das System so befriedigt, dass die Bosnabahn mit Schluss 1892 bereits 14 solcher Lokomotiven und die Bosnisch-Herzegowinische Staatsbahn 4 Stück besass.

Die 2. Achse ist die Triebachse, welche im Aussenrahmen unverrückbar gelagert ist. Die 1. und 3. Achse sind Kuppelachsen, welche sich in Bahnkrümmungen radial einstellen, indem deren Achsbüchsen sich vermittelst Hebelsystemen und Zugstangen seitlich bewegen.

Um diesem wechselnden Verlängern, bezw. Verkürzen der Entfernungen dieser 3 gekuppelten Achsen Rechnung zu tragen, musste zur Anwendung von Differentialköpfen gegriffen werden, welche allerdings eine komplizirte Anordnung von vielen Hebeln, Zugstangen, Gegenlenkern usw. nöthig machen; doch ist dies überaus schwierige Problem in thatsächlich geistreicher Weise gelöst.

Der Tender, welcher durch ein Laufrad gestützt wird, dreht sich um einen in der Mitte des Lokomotiv-Hauptrahmens angebrachten vertikalen Bolzen.

Bei den im Mai 1887 vorgenommenen Prüfungsfahrten wurde anerkannt, dass diese Lokomotive selbst Bahnkrümmungen von blos 30 m Radius befahren könnte. Die infolge der vorhandenen Differentialköpfe schwierigere Wartung dieser Lokomotive und der Umstand, dass blos etwa 80 % des Dienstgewichtes als Adhäsionsgewicht verwerthet werden, dürften der allgemeineren Verwendung erschwerend im Wege stehen.

Lokomotive System Johnstone.

Diese Type weist die Neuheit auf, dass das Tendergewicht für die Vergrösserung der Adhäsion verwendet wird.

Die ganze Länge der Lokomotive sammt Tender beträgt etwa 19,3 m, der Gesammt-Radstand 15,9 m. Der ganze Motor wird von 10 Räderpaaren getragen, wovon die Belastungen von 6 Räderpaaren (2 Gruppen zu je 3 gekuppelten Räderpaaren) die Adhäsion vermitteln, die übrigen 4 Räderpaare gehören 2 Trucks an.

Jede Rädergruppe ist in separatem Rahmen gelagert, welche sich in Bahnkrümmungen tangential stellen, daher diese Lokomotive geeignet ist, scharfe Kurven passiren zu können. Die Lokomotive sammt Tender wiegt (voll ausgerüstet) 84 t, das zur Adhäsion benutzte Gewicht beträgt 63,5 t, demnach blos etwa 75 % des Dienstgewichtes. Die Lokomotive besitzt 4 Dampfcylinder und sind je 2 Stück zur Bedienung je einer Rädergruppe verwendet. Die Cylinderarbeit wird durch eingeschaltete Vertikalhebel und Bleuelstangen auf die Triebräderpaare übertragen und ist durch separate Hebelmechanismen vorgesorgt, dass auch in Bahnkrümmungen die Dampfleistung auf die verstellten Triebräderpaare in rationeller Weise prompt ausgeübt wird. Aus der einschlägigen Litteratur waren Mittheilungen über das Verhalten dieser Maschinentype im praktischen Betriebe nicht zu ersehen; möglich ist übrigens, dass selbe nur Projekt geblieben ist.

Hagans' Lokomotive.

Dieselbe wird, je nach Erforderniss, mit 2 oder mehr am steifen Hauptrahmen festliegenden Cylindern gebaut, daher die denkbar einfachste Anordnung der Dampf-Ein- und Ausströmröhren möglich ist.

Die Konstruktion lässt die Acceptirung des Verbundsystems mit 2 oder mehreren Cylindern zu.

Desgleichen kann Hagans' Lokomotive für jede beliebige Spurweite konstruirt werden, auch als Zahnradlokomotive entweder für reine Zahnstangenstrecke, oder für kombinirte Adhäsions- und Zahnstangenstrecke gebaut werden.

Die Dampfarbeit wird vom Kreuzkopfe vermittelst einer kurzen Triebstange an das untere Ende eines, im Hauptrahmen aufgehängten einarmigen Hebels übertragen. An demselben Hebelende greift die vordere Bleuelstange an und überträgt die halbe Kolbenkraft auf die vordere Gruppe gekuppelter Räderpaare. Die andere Krafthälfte wird vom einarmigen Hebel aufgenommen und vermöge des Hebelverhältnisses 2 : 1 an dem vorderen, wie auch dem rückwärtigen Vertikalhebel, der zweiten Gruppe gekuppelter Räderpaare zugeführt.

Der rückwärtige Hebel bewegt sich in einer Schleife, die sich wieder um einen Drehpunkt einstellen kann, welcher am Hauptrahmen unveränderlich fixirt ist. Diese Schleife besitzt am unteren Ende einen äusseren Angriffspunkt, welcher durch eine Lenkstange mit einem Arme verbunden ist, welcher sich am Drehgestelle befindet. Lenkt nun der Drehschemel in der Kurve ab, so verstellt sich auch der vorbemerkte Arm und die Projektion dieser Verstellung bewirkt solche Aenderung an der Stellung der Schleife, welche eben nöthig ist, damit die rückwärtige Bleuelstange in der Uebertragung der Cylindertriebkraft nicht nachtheilig beeinflusst werde.

Die Einrichtung ist derart, dass vollständiger Gleichgewichtszustand zwischen Aktion der Bleuelstange und der Reaktion der erwähnten Lenkstange, welche die Schleife verschiebt, stattfindet, sodass der Drehschemel in keiner Weise durch die Horizontalkomponente der Bleuelstangenkräfte beeinflusst wird, sondern nur die auf Drehung wirkende Komponente an der Triebachse des Drehschemels übrig bleibt.

In der That zeigen die Drehschemel der ausgeführten Lokomotiven keinerlei seitliche Bewegungen und beeinflussen deshalb die Schienenstränge weniger, als die Drehschemel der Fairlie-, Meyer- oder Mallet-Lokomotiven.

Die Zapfen für den rückwärtigen Räderantrieb, wie auch für die Lenkstange, sind nicht als Kugellager konstruirt, sind vielmehr einfach cylindrisch; die erforderliche Drehung ist durch Lagerschalen ermöglicht, welche die Form eines aufrecht stehenden, nach 2 Seiten abgeflachten Cylinders haben.

Die Steuerung wird nicht durch an der Triebachse befindliche Excenter bethätigt, daher etwa nöthige Auswechselungen rascher durchgeführt werden können.

Hagans' Lokomotive gestattet eine tiefe Lagerung des Dampfkessels, was für einen ruhigeren Gang der Maschine von Nutzen ist, weiter auch den Vortheil gewährt, dass grosse und leistungsfähige Dampfkessel angeordnet werden können.

Hagans' Lokomotive eignet sich vorzüglich für Strecken mit scharfen Bahnkrümmungen, weil nur die eine Rädergruppe im festen Rahmen lagert, die zweite Gruppe sich aber in der

Kurve um einen idealen, stark nach vorwärts gelegenen Punkt radial einstellt.

Die zur Sicherung der Grundidee in allen Industriestaaten erwirkten Patente tragen durchwegs neuere Datums. Es sind jedoch nach dieser Type mehrere Lokomotiven ausgeführt worden; auch besitzt die Lokomotivfabrik Hagans in Erfurt über das vorzügliche Funktioniren schmeichelhafte Atteste, wie auch Zusicherungen von Nachbestellungen dieser als vollkommen gelungen erkannten Lokomotive.

Hagans' Lokomotive besitzt 3 Haupteigenschaften, welche dieser Type ein Uebergewicht über andere Konstruktionen verleihen:

1. ist dieselbe eine Tenderlokomotive und verwendet das gesammte Dienstgewicht für die Adhäsion;
2. die Wahl des Raddruckes hat der Konstrukteur bei Hagans' Lokomotive vollständig in der Hand, da die Vermehrung der gekuppelten Räderpaare bis zur Zahl 6 absolut keine Schwierigkeit bietet;
3. das Radialeinstellen der Räderpaargruppen in Bahnkrümmungen erfolgt bei diesem Maschinensysteme auf das Prompteste und ist die parallele Stellung der Räderpaare in geradlinigen Strecken vollkommen gewährleistet.

Ueberhaupt, Hagans' Lokomotive vereint die Vorzüge anderer Systeme mit denkbarster Einfachheit der Konstruktion. Sie wird deshalb in allen Fällen mit gutem Erfolge verwendet werden, wo Bahnstrecken viele und scharfe Kurven enthalten, oder wo verhältnissmässig leichter Oberbau von leistungsfähigen Maschinen befahren werden soll, man daher 4, 5 oder 6 gekuppelte Achsen anordnen will, um den Raddruck zu reduziren.

Nachdem solche Verhältnisse bei vielen neu zu erstellenden Bahnen zutreffen, deren Rentabilität nur bei der thunlichst billigsten Bahnausführung angehofft werden kann, so steht zu erwarten, dass Hagans' Lokomotive sich rasch Eingang verschaffen werde, in welchem Sinne ich derselben ein „Glück auf!" zurufe. Z.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 19,20 km lange Strecke Langenschwalbach - Zollhaus der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M., welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins - vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1232 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in dem Verkehr der Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1237 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1259 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1261 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Thätigkeit der Vereins - Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1893 bis 31. März 1894 (abgesandt am 14. d. Mts.).

Nr. 1279 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Auslegung der Bestimmung in § 2 Ziffer 1 der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Unfälle im Monat Februar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen auf freier Bahn, 16 Entgleisungen und 16 Zusammenstösse in Stationen und 184 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 197 Personen zu Schaden gekommen, sowie 31 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 105 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und 2 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Hessische Ludwigsbahn und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M., in Erfurt und in Bromberg, je eine Verletzung auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona und auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 26 getödtet und 143 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 15 getödtet und 7 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 1 Bahnbeamter getödtet und 37 Bahnbeamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 34 884,10 km Betriebslänge und 861 591 600 geförderten Achskilometern) 205 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main - Neckar - Eisenbahn und in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen in Köln (rechtsrheinische) und in Erfurt die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 543,22 km Betriebslänge und 27 940 662 geförderten Achskilometern) 19 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Kiel - Eckernförde - Flensburger Eisenbahn, auf der Mecklenburgischen Südbahn und auf der Hessischen Ludwigsbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verspätungen im Monat Februar d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat Februar d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 36 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 542,58 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 502 Schnellzüge, 565 Personenzüge und 164 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1 231. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 13 927 597 Zugkm bezw. 252 038 277 Achskm gegen 15 366 157 Zugkm und 279 823 494 Achskilometer im Vormonat und gegen 13 826 286 Zugkm und 246 094 591 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 427 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 804 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 995 im Vormonat und 1 680 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 58, auf 1 Million Achskilometer 3, mithin auf 1 Million Zugkilometer 94 = 52 v. H. weniger als im Monat Februar des Vorjahres und 72 = 55 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 4 = 57 v. H. weniger als im Monat Februar des Vorjahres und ebenso viele weniger wie im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 821 Anschlüsse versäumt (gegen 1 463 in demselben Monat des Vorjahres und 2 239 im Vormonat).

Bei 8 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Mecklenburgische Südbahn, die Crefelder Bahn und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Südbahn, die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln an die ungünstigsten Stellen. Infolge Dammbruchs sind auf einer Bahn 5 Züge streckenweise ausgefallen und 5 Anschlüsse nicht erreicht.

Eisenbahnprojekte.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft hat den Bau einer Schmalspurbahn vom Bahnhof Mittelsteine bis zur Stadt Wünschelburg übernommen und wird voraussichtlich noch in diesem Jahre den Bau in Angriff nehmen. Die Baukosten sind auf 600 000 *M.* veranschlagt und werden ganz von der Gesellschaft hergegeben, während die Stadt eine prozentuale Garantie für die Betriebskosten, sowie zur Tilgung und Verzinsung des Anlagekapitals übernommen hat.

Wie der „Berl. Act.“ mittheilt, steht der Fürst von Stolberg-Wernigerode mit der Firma Soenderop & Co. in Berlin wegen des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Schierke auf den Brocken in Verhandlung, hat aber zur Vorbedingung gemacht, dass die Firma auch den Bau der schon lange geplanten Harzquerbahn Nordhausen-Wernigerode zu übernehmen hat. Die Firma ist hierauf eingegangen. Der Fürst stellt seinen Antheil an dem zum Bahnbau nöthigen Grund und Boden im Werthe von 120000 *M.* kostenlos zur Verfügung. Die Kosten der Anlage der Gesammtbahn, einschliesslich einer Verbindung mit der Anhaltischen Harzbahn, betragen 3500000 *M.*, wovon 1000000 *M.* als Stammaktien die betheiligten Ortschaften usw. zu übernehmen haben.

Betriebseröffnungen.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 16. d. Mts. ist die 11,77 km lange Lokalbahn Erlangen-Herzogenaurach mit den Haltestellen (= H) bezw. Halteplätzen (= HP) Bruck bei Erlangen (H), Frauenaurach (H), Kriegenbrunn (HP), Neuses (HP), Niederndorf (H), Hauptendorf (HP) und der Station Herzogenaurach dem Betriebe übergeben worden.

Die vorgenannten Haltestellen und die Station Herzogenaurach sind für die Abfertigung von Personen und Gütern, die Halteplätze nur für Abfertigung von Personen eingerichtet; es können aber an den Halteplätzen während des Zugaufenthalts auch Expressgüter im Stückgewicht bis 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen. Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalverkehr erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Bruck bei Erlangen und ist dem Königlichen Oberbahnamte in Bamberg unterstellt.

Ferner gelangt am 1. Mai d. J. die 24,59 km lange Lokalbahn Laufen-Tittmoning mit den Haltestellen (= H. bezw. Halteplätzen (= HP) Pölln (HP), Kirchanschöring (H), Rothanschöring (HP), Fridolfing (H), Törring (HP), Wiesmühl (H), Kay (HP), Kirchheim (HP) und der Station Tittmoning zur Eröffnung.

Die Haltestellen und die Endstation Tittmoning werden für die Personen- und Güterabfertigung, die Halteplätze nur für die Abfertigung von Personen eingerichtet; es können aber auch an den Halteplätzen während des Zugaufenthalts Expressgüter im Stückgewicht bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh in Einzelsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen. Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalverkehr erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Da die Bahnstrecke Laufen-Tittmoning die Verlängerung der Lokalbahn Freilassing-Laufen bildet, so wird die zur Zeit bestehende Betriebsleitung in Laufen aufgehoben und eine solche in der Endstation Tittmoning für die gesammte Lokalbahn Freilassing-Tittmoning vom 1. Mai d J. ab eingerichtet werden.

Die Lokalbahnen Erlangen-Herzogenaurach und Laufen-Tittmoning sind nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaut und werden mit Dampfkraft betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 200 m, weshalb auf denselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstande verkehren können. Ebenso können auf diese Lokalbahnen Wagen mit mehr als 10000 kg Bruttolast für jede Achse nicht übergehen

Direktionsbezirk Magdeburg. Auf der Theilstrecke Halle-Trotha ist am 6. d. Mts. das 2. Geleis dem Betriebe übergeben worden.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 15. d. Mts. ist die 1,40 km lange, vollspurige Strecke Ellenserdamm-Ellenserdammersiel der Vareler Nebenbahnen mit der Station Ellenserdammersiel für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 16. d. Mts. ist die Station Speier Hafen der Pfälzischen Eisenbahnen für den Wasserumschlag von Wagenladungen eröffnet worden.

Schliessung von Stationen.

Am 1. d. Mts. ist die zum Eisenbahn-Direktionsbezirk (linksrh.) Köln gehörige Station Köln-Pantaleon, welche auf die Bedienung der daselbst befindlichen Kohlen- und Holzlager, der Getreide- und Zuckerlagerschuppen, sowie den Versand von Feuerzeug-Stückgütern beschränkt war, geschlossen und damit der gesammte Verkehr von Köln-Pantaleon nach dem Güterbahnhof Köln-Süd verlegt worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai d. J. ab erhält die an der Lokalbahnstrecke Pocking-Passau (Bayerische Staatseisenbahnen) belegene Haltestelle „Neukirchen a. J.“ die Bezeichnung „Pfenningbach“ und der Halteplatz „Neukirchen Ort“ die Bezeichnung „Neukirchen a. J.“

Bahnsteig-Ausgabestellen in Hannover.

Auf dem 2. und 3. Bahnsteige des Bahnhofes in Hannover werden am 1. Mai d. J. besondere Ausgabestellen für Zuschlag- und Fahrkarten errichtet, um den auf der Durch- und Weiterreise begriffenen Reisenden eine unmittelbare Abfertigung an den Zügen zu ermöglichen.

Die Bahnsteig-Ausgabestellen vermitteln zugleich die Annahme von Privatdepeschen, sowie die Umschreibung von Fahrtausweisen und die Bescheinigung von Fahrtunterbrechungen, auch ertheilen dieselben Auskunft in gleichem Umfange wie die allgemeinen Ausgabestellen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat die Dividende für die Stamm-Prioritätsaktien für das Jahr 1893 auf 1,5 gegen 1,15 % im Vorjahre festgesetzt. Das Erträgniss ist sonach etwas besser ausgefallen, obwohl diese kleine Grenzbahn naturgemäss unter den beiderseitigen Kampfzöllen während eines grossen Theils des Jahres scharf zu leiden hatte. Die Haupttransportartikel, welche die Bahn zu befördern hat, sind Holz und Getreide aus den benachbarten Polnischen Grenzgebieten, Kohle und Salz in der Richtung nach Polen; der Verkehr hat eine wesentliche Abschwächung erfahren, als zum 1. August 1893 die bekannten Zollmaassregelungen auf beiden Seiten eintraten.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt für 1893 die Vertheilung von 5,25 % Dividende vor gegen 5 % im Vorjahre.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelmbahn.

Die Verwaltung beruft auf den 1. Mai d. J. eine Generalversammlung, auf deren Tagesordnung u. a. stehen: Bewilligung einer Anleihe von 50000 *M.* zum Weiterbau der Bahn von Mirow bis zur Landesgrenze bei Buschof; Antrag auf Ankauf der Woldegker Kleinbahn, Weiterbau derselben und Bewilligung der dazu nöthigen Anleihe.

Ostpreussische Südbahn.

Nach dem soeben eingegangenen Geschäftsbericht für das Jahr 1893 gestattet der Reinertrag des Unternehmens die Vertheilung von $4^1/_3$ % Dividende auf die Stamm-Prioritätsaktien, während die Stammaktien wie im Jahre 1892 leer ausgehen. Dieses ungünstige Ergebniss fällt lediglich dem Russischen Güterverkehr zur Last. War schon der andauernd niedrige Stand der Getreidepreise der Russischen Ausfuhr wenig förderlich, so trat hierzu in der zweiten Hälfte des abgelaufenen Geschäftsjahres noch der Zollkrieg, durch welchen auf Russischer wie Deutscher Seite die Ein- und Ausfuhr wesentlich beeinträchtigt wurde. Der inländische Güterverkehr hat dagegen wiederum einen befriedigenden Durchschnitt erreicht.

Die im Jahre 1893 beförderten Gütermengen (ausschliesslich der frachtfreien) betragen: a) im Lokalverkehr 316980 t (gegen 277185 t im Jahre 1892), b) in den inländischen Verbandsverkehren 110555 (94819) t, c) in den Russischen Verbandsverkehren 223760 (199156) t, zusammen 651295 (571160) t.

Die aus dem Frachtenverkehr erzielten Einnahmen bezifferten sich auf insgesammt 2872217 (2436970) *M.* und entstammen mit 1392227 (1181120) *M.* dem Lokalverkehr, mit 365350 (329446) *M.* den inländischen Verbandsverkehren und mit 1114640 (926404) *M.* den Russischen Verbandsverkehren. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat im ganzen 967863 (966886) *M.* ergeben. Unter Hinzurechnung verschiedener Nebeneinnahmen und des Uebertrages aus dem Vorjahre ergibt sich eine Betriebseinnahme von 4141713 *M.*, welcher eine Betriebsausgabe von 2019876 *M.* gegenübersteht, so dass die letztere 48,77 % der Roheinnahme verzehrte.

Der hiernach verbleibende Ueberschuss im Betrage von 2121837 *M.* soll wie folgt Verwendung finden: Einlage in den Reservefonds I A und I B 70089 *M.*, desgl. in den Erneuerungsfonds 292713 *M.*, zur Verzinsung der Obligationen 846313 *M.*, zur Tilgung von Obligationen 288400 *M.* und für Dividende usw. 624322 *M.*

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat beschlossen, der am 18. Mai d. J. in Weimar stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung von 4 % Dividende gegen $3^2/_3$ % im Vorjahre auf die Stammprioritäten vorzuschlagen. Auf die Stammaktien entfällt wieder keine Dividende.

Weimar-Rastenburger Eisenbahn.

Die vor einigen Tagen abgehaltene Generalversammlung beauftragte die Direktion, mit der Dresdener Bank wegen Umänderung der Obligationen in Prioritätsaktien in Verbindung zu treten.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn wurde vom Verwaltungsrathe ermächtigt, die rechtsufrige Zürichseebahn mittelst provisorischer Durchstechung des Harddammes in den Bahnhof Zürich einzuführen. Es kann dann, sofern keine neuen Schwierigkeiten entstehen, der durchgehende Betrieb der rechtsufrigen Zürichseebahn auf der provisorischen Trasse mit dem 1. August d. J. beginnen. Für die auf den 20. April d. J. zusammenberufene ausserordentliche Generalversammlung der Nordostbahn stehen folgende Traktanden auf der Tagesordnung: Aufnahme eines pfandversicherten Anlehens von 20 512 000 Frcs., ferner Anträge, betreffend Limitirung der Erneuerungsfonds und die Vorlage von Plänen für den Bahnhof Zürich, sowie Bestellung einer Kommission aus der Mitte der Generalversammlung zur Prüfung dieser Pläne. Es taucht das Gerücht auf von Unterhandlungen der Grossaktionäre der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen, welche eine Fusion der beiden Bahnen bezwecken würden. Ebenso spricht man von einer beabsichtigten Fusion zwischen Nordostbahn und Südostbahn.

Jura-Simplonbahn.

Die Hilfs- und Pensionskasse der Jura-Simplonbahn hat ein theoretisch berechnetes Defizit auf 31. Dezember 1890 von 3 506 488 Frcs. Die Beiträge der Versicherten waren damals auf 8 % angesetzt. Nach dem neuen Statutenentwurf wurde der Beitrag um 0,5 % erhöht und infolge dessen verminderte sich das erwähnte Defizit um 279 113 Frcs.; die Zinsen dagegen von 1892 und 1893 und der genannte Zuschlag von 0,5 % der beitragspflichtigen Besoldung dieser beiden Jahre, welche noch nicht einbezahlt worden, kommen als Defizitvermehrung noch dazu. Nach Berücksichtigung dieser Korrekturen ergibt sich für 31. Dezember 1893 ein Defizit der Pensions- und Hilfskasse von 3 524 842 Frcs. Man erwartet, dass in nächster Generalversammlung über diese Berechnungsweise interpellirt werden wird, da dieselbe natürlich die Dividendenbestimmung beeinflusst. Auch bei der Jura-Simplonbahn spricht man von Fusionsbestrebungen. Es soll unter Grossaktionären über eine Fusion der Centralbahn mit der Jura-Simplonbahn verhandelt werden. Man will sogar schon wissen, dass die Centralbahn für je 4 Jura-Simplon-Stammaktien 1 Centralbahn-Aktie angeboten habe, welches Angebot jedoch noch nicht angenommen sei. Wie viel Wahres an diesen Behauptungen ist, kann zur Zeit noch nicht ermittelt werden.

Centralbahn.

Kürzlich war die Bürgschaftsgenossenschaft der Centralbahn in Olten versammelt zur Entgegennahme des 3. Jahresberichtes. Die Genossenschaft bezweckt der Centralbahn als Bürge zu dienen für die Angestellten bis zu einem Besoldungsmaximum von 5 000 Frcs.; wer also dem Verbande beitritt, hat der Bahn keine weitere Bürgschaft zu leisten. Er wurde im Jahre 1891 gegründet und zählt heute 1 570 Mitglieder und leistet für diese eine Gesammtbürgschaft von 1 526 300 Frcs. Bis jetzt hatte die Gesellschaft noch keine Verluste zu decken.

Dampfschiffgesellschaft des Thuner- und Brienzersees.

In der Aktionärversammlung vom 31. März d. J. wurde ein Vertrag zwischen der Gesellschaft und der Jura-Simplonbahn genehmigt, wonach die Dampfschiffgesellschaft auf die Fortsetzung ihres in Sachen der Thunerseebahn begonnenen Prozesses verzichtet, wogegen die Jura-Simplonbahn den Betrieb der Brienzerseebahn nicht vor 1898 eröffnet. Die Dampfschiffgesellschaft vertheilt für 1893 3 % Dividende.

Gotthardbahn.

Die Gotthardbahn wird nächstens die längsten und schwersten Personenwagen in der Schweiz besitzen. Für ihre Rechnung sind bei der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen Personenwagen III. Klasse in Arbeit. Diese Wagen haben 4 Achsen in 2 Drehgestellen Amerikanischer Konstruktion. Sie enthalten 80 Sitzplätze und Kloset, ihr Eigengewicht beträgt angenähert 25 t und ihre Länge über die Puffer gemessen 18 m. Zur Sicherung einer sanften und möglichst geräuschlosen Fahrt sind im ganzen nicht weniger als 48 Federn vorhanden; die Wagen sind mit Gasbeleuchtung und Westinghouse-Schnellregulirbremse versehen.

Rechtsverhältniss zwischen dem Bund und den Eisenbahngesellschaften.

Einem Bericht des Eisenbahndepartements an den Bundesrath entnehmen wir folgende Schlusssätze: Auf den Zeitpunkt des Ablaufes der Konzessionen für die Hauptbahnen, und zwar der von den Kantonen wie der vom Bund ertheilten, steht dem letzteren a) das Recht zu, die Bahnen gegen Entrichtung der in den betreffenden Konzessionsakten näher festgesetzten Entschädigung im Wege des Rückkaufes an sich zu ziehen, oder b) er kann den bisherigen Konzessionären neue Konzessionen ertheilen und deren Bedingungen, innerhalb der Schranken der Gesetzgebung, nach eigenem freien Ermessen festsetzen, oder c) es steht ihm auch frei, soweit er nicht eine ausdrückliche Zusage betreffend Konzessionserneuerung ertheilt hat (Jura-Simplonbahn) und sofern man nicht grundsätzlich jede Konzessionsverweigerung für unzulässig erachtet, von der Ertheilung neuer Konzessionen Umgang zu nehmen und damit die Einstellung des Betriebes zu veranlassen. Der Auslauf der bestehenden Konzessionen fällt auf das Jahr 1957.

Neue Bahnprojekte.

Es wird die Konzession verlangt für eine elektrische Strassenbahn Bruggen-St. Gallen-Neudorf-Heiligenkreuz. Zur Kraftgewinnung sind Gasmotoren vorgesehen. Die Kosten sind auf 800 000 Frcs. veranschlagt. Eine neue normalspurige Bahn wird projektirt zur Verbindung von Biel mit Burgdorf über Büren, wodurch für die beiden ersten Städte der Umweg über Solothurn oder Bern vermieden würde. Ausser der Durchbohrung des Budeggberges sind keine besonderen Schwierigkeiten zu überwinden. Für das Jungfrau-Bahnprojekt von Guyer-Zeller von der Scheidegg (Station der Wengernalpbahn) ausgehend und auch den Eiger berührend, werden bereits lebhaft Vorstudien gemacht. Auch mit der Gornergratbahn scheint es vorwärts gehen zu wollen, es soll dieselbe in nächster Zeit finanziell gesichert sein, und man hofft nächstes Jahr mit dem Bau beginnen zu können.

Verschiedenes.

Die Schweizerische Seethalbahn, bis vor kurzem im Besitz einer Englischen Gesellschaft, ist sicherem Vernehmen nach Eigenthum einer Schweizerischen Gesellschaft geworden. Die zweite und definitive Versteigerung der Rothhornbahn findet am 25. April d. J. in Brienz statt. Die Viznau-Rigibahn hat den Betrieb seit Anfang April wieder aufgenommen. Die Beatenbergbahn verkehrt wieder seit dem 8. d. Mts. Dieselbe erhielt ein neues Zugkabel, geschlossenes System von Felten und Guilleaume in Mannheim.

Aus Mittel- und Südamerika.

Venezuela.

Am 1. Februar d. J. hat die Grosse Venezuela-Eisenbahngesellschaft die Linie Caracas-Valencia (180 km) vollständig dem Betriebe übergeben. Der Eröffnung wohnten ausser den hohen Würdenträgern des Landes der Deutsche Ministerresident Graf Kleist-Tychow und das Offizierkorps des Deutschen Kriegsschiffes „Stein“ bei. Dem Deutschen Kaiser wurde die Eröffnung telegraphisch von der Direktion in Caracas gemeldet, die daraufhin den telegraphischen Glückwunsch des Kaisers erhielt; zugleich sprach Seine Majestät die Hoffnung aus, dass der durch Deutsche Arbeit geschaffene neue Verkehrsweg dem Lande zum Segen gereichen und unsere gegenseitigen wirthschaftlichen Beziehungen fördern möge. Die Bahn, von der wir eine ausführliche Beschreibung in Nr. 83 S. 834 Jahrgang 1892 d. Ztg. brachten, ist auf 74 km Länge eine Bergbahn, die sich den Europäischen Alpenbahnen würdig an die Seite stellen kann; denn mehr als 3 Millionen Raummeter Felsbewegung, 86 Tunnel von 5,2 km Gesammtlänge, 60 grössere eiserne Thalbrücken und 140 kleinere eiserne Brücken waren erforderlich. Das Anlagekapital, das auf 99 Jahre eine Zinsengewähr von 7 % geniesst, beläuft sich auf etwa 65 Millionen Mark; bisher sind Schuldverschreibungen noch nicht ausgegeben, sondern das erforderliche Kapital durch Vermittelung der Diskontogesellschaft in Berlin und der Norddeutschen Bank in Hamburg beschafft. An den beiden Endpunkten hat die Deutsche Linie Anschluss an die in Englischen Händen befindlichen Bahnen von Caracas nach dem Hafen la Guayra und von Valencia nach dem Hafen Puerto Caballo. Das im Gesammtgewicht von 50 000 t verwendete Eisenzeug ist ausnahmslos aus Deutschland bezogen, und zwar die Schienen von Fr. Krupp in Essen, die Eisenschwellen von der Dortmunder Union, die eisernen Brücken von der Dortmunder Union und der Guten Hoffnungshütte in Oberhausen, die Lokomotiven von Hartmann in Chemnitz, die Personen- und Güterwagen von der Wagenbau-Anstalt van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz, endlich die Achsen und Räder von Fr. Krupp in Essen, der auch durch den Oberingenieur L. A. Müller aus Frankfurt a M. die Kon-

zession erwirkt hatte. Die Direktion in Caracas besteht aus drei Mitgliedern, dem Baudirektor Karl Plock (Vorsitzender), dem Betriebsdirektor Th. Dietrich und dem Verkehrsdirektor L. Schiricke. Der Baudirektor Plock ist Königlicher Regierungsbaumeister und nur aus dem Preussischen Staatseisenbahndienst beurlaubt; er hat seit Beginn der Vorarbeiten die Oberleitung des Unternehmens in Caracas und wird in der Bauleitung von den Oberingenieuren Gust. Knoop in Valencia und E. Isermeyer (ebenfalls aus dem Preussischen Staatseisenbahndienst beurlaubt) in La Victoria unterstützt. Ein bedauernswerthes Opfer hat das Unternehmen gefordert, indem der aus dem Preussischen Staatsdienst beurlaubte Königliche Eisenbahn-Bauinspektor Paul Schachert im Jahre 1892 dem Klima und den Anstrengungen erlag.

Kuba.

In der Stadt Cienfuegos wird die Anlage einer elektrischen Stadtbahn, der ersten auf der Insel, beabsichtigt. Der zuerst dem Kolonialminister unterbreitete Entwurf unterliegt gegenwärtig der Vorprüfung bei der Civilregierung von Santa Clara.

Peru.

Am 9. November 1893 hat der Präsident der Republik folgendes Gesetz, betreffend die Konzessionsertheilung für Eisenbahnen, genehmigt:

Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, den Gesellschaften, welche Eisenbahnen mit mechanischer Zugförderung für eigene Rechnung in der Republik zu bauen und zu betreiben beabsichtigen, folgende Vortheile zu bewilligen: a) das Betriebsrecht für die als angemessen zu erachtende Zeit, doch kann das Eigenthum der Linien, wenn es unerlässlich ist, auf immer zugestanden werden; b) das ausschliessliche Vorrecht bis auf 30 Jahre; c) während der Dauer des Vorrechts Befreiung von den Staatssteuern auf die Schwellen, Schienen, Lokomotiven, Tender, Personen- und Güterwagen der Eisenbahnen, auf die Nägel und Schrauben, auf die Telegraphenstangen und Drähte, auf die eisernen Brücken und Einrichtungen, endlich auf die durchaus unerlässlichen Massenwaaren, welche für den Bau und die Unterhaltung der Eisenbahnen über die Häfen der Republik eingeführt werden.

Art. 2. Den Erbauern von Eisenbahnen kann die Verwendung der Staatsländereien, welche die Eisenbahn durchzieht, auf eine Breite von höchstens 200 m zu beiden Seiten der Geleisachse zugestanden werden; ausgenommen sind die Ländereien, welche der Staat zu Staatsbauten in Aussicht nimmt, sowie diejenigen, welche zur Kreuzung anderer Bahnen oder zur Anlage von gemeinnützigen Bauten erforderlich sind. Diese Konzession hat die gleiche Dauer wie diejenige für den Betrieb bezw. für das Eigenthum der Bahn.

Art. 3. Behufs Wirkung des Gesetzes wird der Bau für gemeinnützig erklärt und die Regierung wird der Unternehmung diejenigen Erleichterungen gewähren, welche für die Enteignung unerlässlich sind.

Art. 4. Die Baufrist für Eisenbahnen beträgt höchstens 2 Jahre für die ersten 10 km oder für die ganze Bahn, wenn sie nicht 10 km lang ist; diese Baufrist verlängert sich stets um ein halbes Jahr für je folgende 10 km oder einen Bruchtheil davon.

Art. 5. Das Vorrecht erlischt, wenn zu irgend einer Zeit die Hälfte dessen, was nach Art. 4 zu bauen sein würde, nicht gebaut ist, oder wenn nach Verlauf der doppelten Baufrist die ganze Länge der Bahn nicht gebaut ist.

Art. 6. Die Eisenbahnunternehmer haben das Vorzugsrecht für die Verlängerung der Linien oder für den Bau von Zweigbahnen, wenn sie eine doppelt so hohe Bürgschaft bieten wie diejenige, die von irgend einem anderen Bewerber gefordert werden könnte und allen für eine neue Linie aufgestellten Bedingungen entspricht.

Art. 7. Für die gewissenhafte Erfüllung der abzuschliessenden Verträge wird eine Bürgschaft festgesetzt, deren Betrag ebenso wie die Höhe der bei Nichtausführung der Bahn oder aus anderem Grunde zu erlegenden Geldstrafen der Grösse und Bedeutung der Bauten entsprechend ist.

Art. 8. Die unter der Herrschaft des gegenwärtigen Gesetzes gebauten Eisenbahnen können von der Regierung gemäss den Gesetzen enteignet werden.

Art. 9. Die vorstehenden Begünstigungen werden zum Besten der Interessen der Republik ganz oder theilweise bewilligt, doch hat sich die Regierung im übrigen den bezüglichen Gesetzen und Verordnungen, die für die Eisenbahnunternehmungen streng zu beachten sind, unterzuordnen.

Bolivia.

Bisher hat Bolivia nur eine einzige 385 km lange Bahn, die von Oruro nach der Chilenischen Grenze in der Richtung auf Antofagasta führt; man sucht indessen auch die Hilfsmittel des Landes im Innern zu entwickeln und dieses zu dem Zweck mit Brasilien und Paraguay einerseits und mit der Peruvianischen Küste andererseits durch Eisenbahnen in Verbindung zu setzen. Es ist der Regierung der Vorschlag gemacht worden, den Unternehmern einen 48 km breiten Landstreifen zu beiden Seiten der Bahn zu überlassen, weil man auf diese Weise die erforderlichen Kapitalien ohne Zinsengewähr seitens der Regierung aufzutreiben hofft. Gegenwärtig unterhandelt die Regierung über Herstellung eines 3 075 km umfassenden Eisenbahnnetzes, welches die Städte La Paz, Oruro, Cochabamba, Chuquisaca, Potosi und Santa Cruz untereinander verbinden und im Süden am Paraguay, im Westen in Tacna am Stillen Meere seinen Ausgangspunkt finden soll. Bei der bergigen Beschaffenheit des Landes sind die kilometrischen Anlagekosten auf 124 000 *M.* veranschlagt.

Argentinien.

Nach dem am 26. Januar d. J. erstatteten Hauptversammlungsbericht hatte die Buenos Ayres Northern Railway Company im 2. Halbjahr 1893 einen Reinertrag von 17 735 £, von dem nach Tilgung der gewährleisteten Antheilscheine noch 17 185 £ zur Verfügung standen, von denen die gewährleisteten Antheilscheine 7 sh., die Vorzugs-Antheilscheine 5 £ und die Stamm-Antheilscheine 4 £ Gewinn erhielten; der Jahresgewinn der drei Gruppen von Antheilscheinen stellte sich demnach 14 sh. bezw. 10 £ % und 9 £ %.

Brasilien.

Nach einem von dem Ingenieur Crockat da Sa veröffentlichten Werke „The Railways of Brazil" besass Brasilien Ende 1892 11 476,898 km Eisenbahnen, von denen 2 606,997 km im Betriebe der Bundesregierung, 161 km im Betriebe der Provinzialregierung von Espirito Santo, 86,2 km (Linie Santo Amaro-Bahia) im Betriebe der Provinzialregierung von Bahia und 8 672,701 km im Betriebe von 225 Privatbahngesellschaften standen. Die Bundeseisenbahnen haben meistens 1 m Spurweite, nur die Centralbahn (früher Dom Pedro II.) hat eine solche von 1,60 m, und zwar in der Richtung nach Sao Paulo bis zur Cachoeira-Zweigbahn, und in der Richtung nach Minas Geraës bis Lafayette und bis zur Penha-Zweigbahn; die Rio do Ouro-Zweigbahn hat eine Spurweite von 80 cm.

Im Jahre 1892 hatten die Bundeseisenbahnen 23 254 000 Milreis Einnahme, 21 642 000 Mrs. Ausgabe und 1 612 000 Mrs. Ueberschuss; davon entfielen indessen allein auf die Centralbahn 19 869 000 Mrs. Einnahme, 17 124 000 Mrs. Ausgabe und 2 745 000 Mrs. Ueberschuss. Nur die Bundesbahn von Porto Alegre nach Uruguayana ergab noch einen Ueberschuss von 37 000 Mrs., während bei allen übrigen Bundesbahnen ein Fehlbetrag entstand, der sich im ganzen auf 1 170 000 Mrs. belief. Das Anlagekapital der von der Bundesregierung gewährleisteten Privatbahnen betrug 608 720 000 Mrs. und dasjenige der von den Einzelstaaten gewährleisteten Bahnen 172 029 000 Mrs. Die bedeutendsten Privatbahnen sind die Leopoldinabahn, die 1 760,836 km im Betriebe, 202,131 km im Bau und 342,542 km in Bauvorbereitung hat; die Mogyanabahn hat 935,327 km im Betriebe, 217,200 km im Bau und 315,700 km in Bauvorbereitung; die Paulistabahn hat 744,98 km im Betriebe, 47 km im Bau und 28 km in Bauvorbereitung; die Sorocabana-Ituanabahn hat 631 km im Betriebe, 729,8 km im Bau und 241,9 km in Bauvorbereitung; die Gewerbliche Gesellschaft der Vereinigten Staaten von Brasilien endlich, der kürzlich unter 6 % Gewährleistung eines Anlagekapitals von 83 715 000 Mrs. ein Eisenbahnnetz in den Staaten Santa Catharina, Parana und Rio Grande do Sul konzessionirt wurde, hat 381,52 km im Bau und 1 599,24 km in Bauvorbereitung.

Bücherschau.

Systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens. Französisch-Deutsche Ausgabe. Der Personen- und Güterdienst nebst alphabetischem Waarenverzeichniss von Paul Hirche, Geh. Regierungsrath, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin. Karl Heymann's Verlag 1893. Preis 6 *M.*

Bereits im vorigen Jahre, fast gleichzeitig mit der Einführung des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, ist (wie wir jetzt erfahren) eine neue, die dritte Auflage dieses verdienstvollen Werks erschienen, welches bei dem Deutschen Reichs-Eisenbahnamt, bei den Preussischen Eisenbahn-, Zoll- und Steuerbehörden, sowie bei den meisten der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und dem internationalen Verbande angehörigen in- und ausländischen Eisenbahnverwaltungen im amtlichen Gebrauche ist. Diese amtliche Einführung des Werks in den weitesten Kreisen verdankt dasselbe sowohl seiner glücklichen systematischen Anlage, als seiner auf langjährigen mühevollen Studien der einschlagenden Fachwerke beruhenden grossen Zuverlässigkeit. Die uns vorliegende dritte Auflage beschränkt

sich wesentlich auf den wiederum ganz erheblich (um 120 Seiten) erweiterten alphabetischen Theil, das Waarenverzeichniss, welches ausserdem in einer Sonderausgabe (Preis 3 ℳ) aufgelegt ist, um den Fortgebrauch der zweiten Auflage zu ermöglichen. Beigefügt ist dieser Auflage noch ein Nachtrag I, welcher ausser zahlreichen Verbesserungen und Zusätzen ein Verzeichniss von inzwischen allgemeiner in Gebrauch gekommenen Verdeutschungen, sowie eine systematische Gegenüberstellung von Gerichtsausdrücken in Französischer und Deutscher Sprache enthält.

Das Werk kann gegen Frankoeinzahlung des Preises an die Adresse des Verfassers Berlin SW., Yorkstrasse 74 bezogen werden.

Wie können wir helfen bei Unglücksfällen? (bis zur Ankunft des Arztes). Auf Wunsch des Verbandes Rheinisch-Westfälischer Bildungsvereine hat der Begründer und Vorsitzende des Samaritervereins zu Köln a/Rh., A. Gerber, obige Frage im Heft Nr. 3 der volksthümlichen Schriften genannten Vereins in populärer Form leicht fasslich beantwortet und mit 40 genauen Abbildungen versehen. Eine weite Verbreitung des Büchleins wird durch den ausserordentlich billigen Preis ermöglicht, indem dasselbe, wenn zu 100 bezogen, in Drahtheftung nur 10 ₰ kostet (Einzelpreis 15 ₰). In besserem Einbande beträgt der Preis 5 ₰ mehr. Dieser billige Verkaufspreis, welcher die Herstellungskosten bei weitem nicht deckt, ist nur durch Opfer des Verbandes der Rheinisch-Westfälischen Bildungsvereine (ein Glied der Gesellschaft für Verbreitung von Volksbildung in Berlin), welcher sein Arbeitsfeld auf dem Gebiete der Volkswohlfahrt hat, möglich gewesen. Es sollte auch dem Allerärmsten ermöglicht werden, sich das Büchlein anzuschaffen. Jedes Haus, jede Familie, jede Werkstatt und Arbeitsstelle sollte im Samariterdienst geübte Personen aufweisen und dazu vermag das Büchlein sowohl durch seinen gediegenen Inhalt, wie durch seinen billigen Preis ganz vorzüglich beizutragen. Der Verfasser ist eine Autorität auf diesem Gebiete und hat bei einem schweren Unfalle am eigenen Körper erfahren, wie nothwendig es ist, dass die erste Hilfe, bis zur Ankunft des Arztes, mit Verständniss und Ruhe gehandhabt wird. Alljährlich gehen tausende braver Menschen zu Grunde, weil bei oft leichten Verletzungen zuerst ganz verkehrte Maassregeln getroffen wurden. Unsere Werkmeister wissen am besten, wieviel auch auf den Arbeitsplätzen und in den Werkstätten in dieser Richtung noch zu wünschen ist. Auch für die Beamten und Arbeiter der Eisenbahnverwaltungen dürfte das Schriftchen werthvoll sein und empfehlen wir dasselbe den Verwaltungen zur Beschaffung für ihr Personal. Bestellungen sind an den Verbandsschriftführer Herrn Fr. Böhle, Betriebssekretär im Sekretariat der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln-Nippes, Neusserstrasse 185, zu richten und bei kleinen Aufträgen der Geldbetrag gleich in Briefmarken beizufügen.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Betriebsingenieur Karl Theuerner in Treuchtlingen ist zum Oberbahnamte in Weiden und der Abtheilungsingenieur bei dem Oberbahnamte in München, Eligius Marggraff, nach Treuchtlingen versetzt worden.

Der Rath bei der Generaldirektion, Georg Friedrich Seidel, ist in den Ruhestand getreten.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Maschineningenieure Hannig, Richter, Lübken, sämmtlich in Strassburg, und Hartmann in Luxemburg sind zu Kaiserlichen Eisenbahn-Maschineninspektoren ernannt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Ernannt sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Regierungs-Baumeister: Bussmann in Gleiwitz unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion in Breslau, Estkowski in Norden unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst, Labes in Hohenstein O/Pr. unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion in Bromberg, Leonhard in Coblenz unter Verleihung der Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts daselbst, Schepp in Hannover unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektors im Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover, Schilling in Stettin unter Verleihung der Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts (Berlin-Stettin) in Stettin, Schlegelmilch in Konitz unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst; zu Eisenbahn-Bauinspektoren: die Regierungs-Baumeister Schmidt in Hannover unter Verleihung der Stelle eines Mitglieds des Betriebsamts (Hannover-Rheine) in Hannover, Teuscher in Erfurt unter Verleihung der Stelle des Vorstehers des Materialienbüreaus der Eisenbahndirektion in Erfurt.

Der bisher aus dem Staatseisenbahn-Dienst beurlaubt gewesene Regierungs- und Baurath Schürmann ist der Eisenbahndirektion in Hannover zur Beschäftigung überwiesen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Everken, bisher in Hannover, ist als Mitglied an das Betriebsamt in Cottbus versetzt.

Gestorben sind die Eisenbahndirektoren Woytt, Mitglied der Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln und Thomas, Vorstand der Hauptwerkstätte in Magdeburg-Buckau.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen von Paris La Villette nach Verciorova und Predeal.) (Berichtigung.) In dem vom 1. März 1894 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Fahrzeugen in gewöhnlicher Fracht von Paris La Villette, Station der Französischen Ostbahn, nach Verciorova und Predeal, Station der Kgl. Ungarischen Staatseisenbahnen, hat auf Seite 4 unter B. Güterwagen a*) der Frachtsatz von Paris La Villette nach Predeal anstatt 451,5 Frcs. richtig zu lauten: **451,55 Frcs.**

Wien, am 14. April 1894. (874)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

2. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 1. Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 39A (nur für Schlacken etc.) in Kraft: Von Bubna nach Friedrichshütte 0,95 ℳ, von Segen Gottes nach Friedrichshütte 0,92 ℳ für 100 kg.

Breslau, den 14. April 1894. (875)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen Ebensee, Klein-Reifling und Weissenbach-St. Gallen einerseits und Dresden-Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof) sowie Sohland andererseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 12. April 1894. (876)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 25. April d. J. treten für die Beförderung von Granitsteinen zur Erbauung des neuen Hafens in Dresden-Friedrichstadt folgende Frachtsätze für Wagenladungen zu 10000 kg in Kraft:

Grosspostwitz-	Dresden-Friedrichstadt	0,19 ℳ
Löbau-		0,22 „
Schirgiswalde-		0,19 „
Sohland-		0,19 „
Taubenheim-		0,20 „
Wilthen-		0,18 „

für 100 kg.

Dresden, am 14. April 1894. (877)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Am 20. d. Mts. tritt für die Beförderung von Eisenerz in Ladungen von mindestens 10000 kg von der diesseitigen Station Kirchlengern nach der Station Georgsmarienhütte ein Ausnahmefrachtsatz von 0,17 ℳ für 100 kg in Kraft.

Hannover, den 13. April 1894. (878)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessisch-Pfälzischer Güterverkehr. Für Wagenladungsgüter nach und von St. Ingbert und Scheidt, welche das für die Strecke Hassel-St. Ingbert bis auf weiteres vorgeschriebene Lademaass überschreiten und daher über Bexbach-Neunkirchen-Saarbrücken und umgekehrt geleitet werden müssen, wird

ein besonderer Taxaufschlag für die Umleitung erhoben. Nähere Auskunft ertheilen die am Oberhessisch-Pfälzischen Verkehr betheiligten Güterabfertigungen.

Giessen, den 11. April 1894. (879)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Mai d. J. kommen für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger usw. Grubenrevier nach den Stationen Eberstein und St. Veit a. d. Gölsen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen neue Frachtsätze zur Einführung. Näheres über dieselben ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 7. April 1894. (880MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband und Berlin-Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. wird die Station Ludwigshafen-Giuliniwerk der Pfälzischen Bahnen mit den für Ludwigshafen a. Rhein bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den direkten Güterverkehr einbezogen.

Erfurt, den 10. April 1894. (881MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag V zu Theil IIa (Deutsche Schnittsätze) des Deutsch-Französischen Gütertarifs in Kraft. Exemplare des Nachtrags können zum Preise von 0,80 ℳ von den Verbandsverwaltungen und unserer Drucksachenkontrole bezogen werden.

Der Nachtrag enthält grösstentheils Frachtermässigungen, aber auch einige geringfügige Frachterhöhungen; für letztere bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende Mai in Kraft.

Weitere Auskunft ertheilen die Verbandsverwaltungen und das Verbandsabrechnungsbüreau in Strassburg i/Els.

Strassburg, den 11. April 1894. (882)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Geltung vom 15. April d. J. wird der im Südwestdeutschen Verbande bestehende Ausnahmetarif Nr. 30 für Mineralölrückstände von Sulz u/W. und Lauterburg auf den Versand nach den Stationen Aschaffenburg, Bingen, Darmstadt und Weinheim ausgedehnt. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Strassburg, den 10. April 1894. (883)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 20. d. Mts. kommen anderweite, ermässigte Frachtsätze für rohen Thon, lose oder in Säcken verpackt zwischen Alfeld, Epterode, Gross-Almerode, Linden F. u. K. einerseits und Gaya, sowie Nemotitz andererseits zur Einführung.

Die Höhe der Sätze ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen und Verwaltungen zu erfahren.

Magdeburg, den 13. April 1894. (884)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. gelangt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohle etc. im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und im Verkehr nach den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn ein Nachtrag 5 zur Einführung. Derselbe enthält neue Frachtsätze für Marthaschacht der Karlssegengrube bezw. für die Stationen Heinersdorf, Mösen und Nilbau, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen der Strecken Wangern-Heinrichau und Strehlen-Nimptsch etc. Die letztgenannten ermässigten Sätze haben erst vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaulinie Strehlen-Glambach an Gültigkeit. Druckabzüge des Nachtrages können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 13. April 1894. (885)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 16. April d. J. ab wird die Station Speyer Hafen in das Heft 1 des Südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs für den Wagenladungsverkehr unter Beschränkung auf die vom Wasserumschlag herrührenden oder für diesen bestimmten Sendungen, aufgenommen. Die Frachten werden nach den Entfernungen für die Station Speyer Hauptbahnhof zuzüglich 4 km berechnet.

Strassburg, den 11. April 1894. (886)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe der II. Anhänge zu den Tarifheften 3 und 4.) Am 1. Mai d. J. treten zu den Heften 3 und 4 des Gütertarifs für oben bezeichneten Verband die II. Anhänge in Kraft, die bestimmte nach dem Stande der Oesterreichischen Währung von den direkten Frachtsätzen jeweilig abzuziehende Beträge (Kursdifferenzen) enthalten.

Abzüge dieser Anhänge sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von 40 bezw. 20 ₰ oder 24 bezw. 12 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 7. April 1894. (887)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 31. Mai l. J. erlischt der Ausnahmetarif für gedörrte Pflaumen von Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft nach Süddeutschland vom 20. September 1888. Wegen Ersatz desselben folgt weitere Bekanntmachung.

Mainz, den 10 April 1894. (888)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 4. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält neue Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 1 A Obst und Nr. 2 B Eisenerze zum Hochofenbetriebe, anderweite Ausnahmetarife für Schlacken und Blende etc., neue Ausnahmetarife für Blei, Pflasterholz und abgeröstete Schwefelkiese. In betreff der durch den Nachtrag III eintretenden Frachterhöhungen wird auf die Bekanntmachung vom 25. v. Mts. Bezug genommen.

Breslau, den 13. April 1894. (889)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 15. April d. J. gelangen der Nachtrag I zum Tarifheft 1, sowie ein gemeinschaftlicher Nachtrag II zu den Heften 2—12 zur Einführung.

Der Nachtrag I zum Heft 1 enthält u. a. von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigte Abänderungen der besonderen Bestimmungen zu den §§ 50, 56, 59, 68 und 69 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Soldin, den 13. April 1894. (890)
Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn. An Stelle und unter Aufhebung des Main-Neckarbahn-Württembergischen Expressguttarifes vom 15. Oktober 1891 nebst Nachträgen wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ein neuer Tarif ausgegeben, welcher gegenüber dem bisherigen theilweise Ermässigungen in sich schliesst. In demselben haben ausserdem weitere Stationen der Königlich Württembergischen Staatsbahnen, sowie die diesseitigen Stationen Erzhausen und Wixhausen Aufnahme gefunden.

Exemplare des neuen Tarifes zum Preise von 30 ₰ sind durch die Gepäckabfertigungen zu beziehen.

Bis zum Erscheinen desselben gibt unser Tarifbüreau über die neuen Taxen nähere Auskunft.

Darmstadt, den 11. April 1894. (891)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Frankfurt-Oberhessisch-Bayerischer Verkehr. Am 1. k. Mts. tritt der Nachtrag V zum vorbezeichneten Tarif in Kraft, durch welchen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs sowie neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 11—13 für verschiedene Düngemittel eingeführt werden.

Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 13. April 1894. (892)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn (im Betriebe der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn). Vom Tage der Betriebseröffnung der Linie

Gablonz a/N.-Wiesenthal

tritt zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Gebührentarife der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung der neuen Stationen und Haltestellen Ober-Gablonz, Neudorf, Schlag, Unter-Wiesenthal und Wiesenthal, sowie diverse Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion bezogen werden.

Wien, am 10. April 1894. (893)
Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn,
als betriebsführende Verwaltung
der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung von Tarifnachträgen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894, bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1894, treten folgende Nachträge in Kraft, und zwar:

1. Nachtrag IV zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Ausnahmetarife für Kalk und Kalkstein im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande;
2. Nachtrag VI zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes.

Diese Nachträge enthalten neue Frachtsätze, sowie diverse Aenderungen.

Der unter 1. angeführte Nachtrag ist gratis, der unter 2. angeführte Nachtrag zum Preise von 10 kr. pro Exemplar sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen Verbandsverwaltungen erhältlich.

Prag, am 14. April 1894. (894)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. (Hinausgabe des Nachtrages I zum Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn.) Mit 1. Mai 1894 tritt zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. auf dem Hauptbahnnetze der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung der Tarifeinheitssätze für Pferde, Fohlen und Maulthiere, ferner für Equipagen und sonstige Strassenfahrzeuge als Eilgut.
II. Aenderungen der Bestimmungen über die Ab- und Auflegegebühr.
III. Aufnahme von Bestimmungen über die Gebühren für Benachrichtigungen in einzelnen Halte- und Ladestellen, bezw. Stationen.
IV. Aenderung des Tarifes für die Beförderung von Gütern nach dem Donauuferbahnhofe der Kaiser Ferdinands - Nordbahn und vice versa.
V. Aufnahme von Bestimmungen über die Gebührenberechnung für den Güterverkehr transito Wien.
VI. Aenderung der Bestimmungen über die Gebührenberechnung für den Güterverkehr transito Jedlesee.
VII. Ergänzung und theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Berechnung der Gebühren für den Transport von Gütern aller Art von und nach einzelnen Lade- bezw. Halte- und Ladestellen.
VIII. Ergänzung und theilweise Aenderung der Bestimmungen über die Beschränkungen für den Verkehr von und nach einzelnen Halte-, bezw. Halte- und Lade-, bezw. Ladestellen und Stationen.
IX. Aufnahme besonderer Frachtsätze des Ausnahmetarifes IX in einzelnen Relationen.
X. Ergänzung und Berichtigung von Frachtsätzen.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 5 kr. pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 13. April 1894. (895)

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Verschiebung der Hinausgabe der neuen Tarife. Die bereits publizirten neuen Tarife Theil II Heft 1 und 2 sammt Anhängen hierzu für den Deutsch - Oesterr. - Ungar. Seehafenverband werden nicht mit 1. Mai 1894, sondern erst mit 1. Juni 1894 in Wirksamkeit treten und werden Druckexemplare demnächst bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, den 12. April 1894. (896)

Priv. Oesterr. - Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens des Verbandes.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Tarifen. Die Gültigkeit der Tarife Theil III, Heft 3 und 4 vom 1. Januar 1891 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, der Tarife Theil III, Heft 3 vom 1. September 1886 und Theil III, Heft 4 vom 10. Oktober 1888 des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres (vergl. No. 23 dieser Zeitung vom 21. März 1894 [Ord.-Nr. 654]) wird bis 30. Juni 1894 verlängert.

Wien, am 12. April 1894. (897)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Theil II, Tarifheft 4.) Einbeziehung der Stationen Forró - Encs und Liszka - Tolcsva in den Ausnahmetarif 2c und d (Borke, Rinden). Mit Gültigkeit vom 15. April 1894 werden die Stationen Forró-Encs und Liszka-Tolcsva der Königl. Ungar. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 2 des vom 1. Dezember 1893 gültigen Tarifes, Theil II, Heft 4, mit direkten Frachtsätzen für die unter Punkt c und d daselbst angeführten Artikel (Borke, Lohe, Rinden) unter den dort näher angeführten Bedingungen einbezogen.

Die genannten Stationen sind sonach auf Seite 40 mit folgenden Schnittsätzen nachzutragen:

	Schnitt Ic u. d	Schnitt IIc u. d
Forró-Encs . . .	1,22	1,20
Liszka-Tolcsva . .	1,28	1,31

Weiter sind in dem vom 1. April 1894 gültigen Anhang zu dem obenbezeichneten Tarifhefte auf Seite 14 bezw. 18 im Ausnahmetarif 2 c und d nachstehende Kursdifferenzen nachzutragen:

für Forró-Encs und Liszka-Tolcsva
Schnitt I c und d . . . . 0,03 *M.*
„ II c und d . . . . 0,02 „

Wien, am 11. April 1894. (898)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausdehnung der Reexpeditionsbegünstigung für Holztransporte. Mit Gültigkeit vom 25. April 1894 ist die Einlagerung und Reexpedition von Holztransporten in Hopfgarten auch zulässig im Verkehre mit der Station Bruck-Fusch. Im III. Nachtrage zum Tarife, Theil IV, 1. Heft des Oesterr. - Ungar.-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890 ist sohin auf Seite 3 unter 2 α) a zwischen Bischofshofen und Budweis einzuschalten: „Bruck-Fusch“.

Wien, am 11. April 1894. (899)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch - Südbadischer Güterverkehr. Tirol - Vorarlberg-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Verlängerung der Gültigkeit von Tarifen. Die Gültigkeit der Tarife Theil IV, 1. und 2. Heft des Oesterreichisch - Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1890, dann des Ausnahmetarifes Nr. XXII, enthalten im Tarife, Theil II, Heft Nr. 1 des Oesterreichisch-Ungarisch - Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres vom 1. August 1886 und des Ausnahmetarifes Nr. 22, enthalten im Tarife, Theil II des Tirol-Vorarlberg-Schweizerisch - Südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887 (vergl. die Kundmachung in Nr. 23 dieser Zeitung vom 21. März 1894 [Ord.-Nr. 657]) wird bis zum 31. Mai 1894 verlängert.

Wien, am 11. April 1894. (900)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Grand Central Belge Eisenbahn. Die Verwaltung hat einen 9. Nachtrag zu ihrem Allgemeinen Tarif (Theil III) vom 10. Oktober 1884 für den Transport von Gütern usw. zwischen ihren Belgischen Stationen einerseits und ihren Niederländischen Stationen nebst Aachen andererseits veröffentlicht.

Brüssel, den 13. April 1894. (901)

3. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft

(Amtliche Bekanntm. Forts. S. II.)

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

zu der **Montag, den 30. April 1894, um 10 Uhr Vormittags** im Saale des Ingenieur- und Architektenvereines in Wien (Eschenbachgasse 9) stattfindenden XXXVII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsraths über die Geschäftsführung im Jahre 1893;
2. Bericht über die Ergebnisse des durch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführten Betriebes der Oesterreichischen Linien im Jahre 1893;
3. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss pro 1893;
4. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses;
5. Wahl des Revisionsausschusses;
6. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maassgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 22. April 1894 in Wien bei der K. K. privilegirten Oesterreichischen Länderbank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Escomptebank, in Lemberg bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft oder der Deutschen Bank, in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrian-Bank mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber eine Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im April 1894. (902)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

4. Verdingungen.

Verdingung der Ausführung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, der Durchlässe und Brücken, der Wege-Unter- und Ueberführungen, Futtermauern und Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa in der I. Abtheilung (393 455 cbm Bodenbewegung, 381 035 qm Böschungsflächen, 2 525 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 270 cbm Kalk, 48 kieferne Rundpfähle, 17 cbm Werksteine und 197 cbm Brunnenmauerwerk), eingetheilt in 6 Loose.

Termin: **Donnerstag, den 17. Mai 1894, Vormittags 10½ Uhr,** im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Kobe in Lehe, Langestrasse 36. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 5,20 ℳ für sämmtliche Loose und von 2,20 ℳ für ein einzelnes Loos von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 13. April 1894. (903)

Königliche Eisenbahndirektion.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 47 für das Jahr 1894 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von zwei Lokomotivdrehscheiben von je 14,067 m Nutzlänge für die Bahnhöfe Maldeuten und Callies verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 1 sind gegen freie Einsendung von einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 2 bis 10 gewünscht werden, so sind im ganzen 5,50 ℳ einzusenden.

Die Angebote sind bis zum 24. d. Mts., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen.

Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 6. April 1894. (904)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 31. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 21. April 1894.

Inhalt:

Die Liverpooler elektrische Hochbahn.

In Nr. 19 und 25 Jahrg. 1893 d. Ztg. ist über die allgemeine Anlage und die Signaleinrichtungen der Liverpooler Hochbahn einiges mitgetheilt worden. Abgesehen von diesen Mittheilungen und mehreren im Laufe der Zeit gebrachten kurzen Notizen ist Zusammenhängenderes über die Bahnanlage in diesen Blättern bisher nicht verzeichnet worden. Dies soll, namentlich soweit es sich um den Betrieb handelt, im folgenden nachgeholt werden. Anlass zu diesen Ausführungen bietet eine vor dem Londoner Ingenieurverein — Institution of Civil Engineers — in der Sitzung vom 27. Februar d. J. verlesene Schrift der Ingenieure James Henry Greathead — des wohlbekannten Erbauers der City und Südlondonbahn — und Francis Fox, welche dem Unternehmen berathend zur Seite standen. Der in den Veröffentlichungen des Ingenieurvereins abgedruckte Aufsatz behandelt den Bau, die Ausrüstung und das Betriebsergebniss der neuen Bahn. Er ist noch ergänzt durch Mittheilungen über ihre elektrische Ausrüstung, welche von Thomas Parker, Ingenieur der Electrical Construction Corporation in Wolverhampton, der Unternehmerin des elektrischen Theils der Anlagen, verfasst sind. Ingenieur und gleichzeitig Direktor der Hochbahngesellschaft ist S. B. Cottrell.

Die beigefügte Skizze lässt den Lauf der Hochbahn erkennen. Das östliche Ufer des Merseyflusses, an dem Liverpool liegt, ist gesäumt von einer langen Flucht von Dockhäfen, welche die Stadt Liverpool vom Flusse trennen. Stadtseitig erstreckt sich an den Docks auf fast 10 km Länge eine Pferdebahn, welche der Güterbeförderung dient. In derselben Richtung und zum grössten Theil unmittelbar über der Docktrambahn zieht sich die neue, als fortlaufender eiserner Viadukt gebaute neue Hochbahn dahin. Sie erstreckt sich vorläufig auf 9,6 km Länge als vollspurige Eisenbahn vom Herculaneum Dock im Süden an der ganzen Reihe der Docks entlang bis zum Alexandra Dock im Norden. Die Gesellschaft hat die Absicht, an jedem Ende die Bahn noch um 2,5 km auszudehnen. Die Steigungen der Bahn sind sehr mässig, mit Ausnahme einer 275 m langen Strecke beim Sandon Dock, wo die Bahn auf einem von Mauern eingefassten Erddamm unter 1 : 40 steigt und fällt. Als schärfster Krümmungshalbmesser ist 150 m angewendet; bei der Jamesstreet war man jedoch gezwungen,

eine kurze Strecke mit einem Halbmesser von 125 m anzulegen. Die Bahn hat 14 Stationen; die grösste Stationsentfernung beträgt 1 100 m, die kleinste etwa 275 m.

Von einer näheren Besprechung über die Bauausführung der Bahnanlage soll hier Abstand genommen und nur bemerkt werden, dass man die Aufstellung des Bauwerks durch ein eigenartiges Verfahren unter Anwendung scharfsinnig ausgedachter maschineller Einrichtungen förderte, ohne den Betrieb der innerhalb der Pfeiler sich bewegenden Strassenbahn zu behindern. Die Brückenkonstruktion wurde von einem Ende aus vorgestreckt und ein Ueberbau nach dem anderen über dem bereits fertigen Theil vorgefahren und von oben auf die Pfeiler herabgelassen. Die Bahn ist zweigeleisig; sie wird getragen von 1,2 m hohen Blechträgern, welche an beiden Seiten der Bahn in 6,7 m Trägerabstand über die Pfeiler gestreckt sind; zwischen diesen Blechträgern liegt die durch Tonnenbleche gebildete Brückentafel.

Als die Hochbahngesellschaft im Jahre 1891 die Anwendung der elektrischen Zugkraft für ihre Linie in Erwägung zog, reichte die schon erwähnte Wolverhamptoner Firma ein Angebot auf die elektrische Ausrüstung der Bahn ein, einschliesslich der Kessel- und Dampfmaschinenanlage, Dampfleitungen, Dynamos, Betriebsmittel, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen. Es wurde gefordert, dass ein Dreiminutenverkehr auf der Bahn abgefertigt und die ganze 9,6 km lange Strecke in 29 Minuten zurückgelegt werden sollte, einschliesslich eines Aufenthaltes von einer halben Minute auf jeder von 13 Stationen. Die Züge sollten aus zwei Wagen gebildet werden, deren jeder 56 Personen fassen könne und dessen Gewicht ohne Motoren rund 12,1 t betragen sollte.

Diese Umstände forderten den gleichzeitigen Betrieb von 20 Zügen. Behufs Bestimmung der den Dynamos zu gebenden Abmessungen wurde empirisch verfahren. Man trug zunächst Linien auf, in denen die von einem beladenen Zug an jedem Punkt der Linie absorbirte Energie dargestellt war, und legte dabei verschiedene Beschleunigungen und Zeitintervalle zu Grunde, während welcher der Zug durch die Bremsen zum Stillstand gebracht werden konnte; das Gewicht der Wagen mit Motoren nahm man dabei zu 34 t an. Die aufgetragenen Kurven wurden mit den Erfahrungsergebnissen auf gewöhnlichen Bahnen verglichen und danach geändert, bis man zu Resultaten gelangte, die den gestellten Anforderungen entsprachen. In den meisten Fällen waren die Stationen einander so nahe — in einem Falle betrug die Entfernung noch nicht 270, in einem anderen 360 m —, dass man die Bremsen schon in Thätigkeit setzen musste, ehe der Zug eine gleichförmige Geschwindigkeit annehmen konnte. Der grösste Theil der den Motoren zugeführten Energie wurde zur Fahrbeschleunigung des Zuges verwendet, dessen Geschwindigkeit nach der Vorschrift gegebenenfalls den Betrag von 48 km in der Stunde sollte erreichen können. Aus den Kurven war die für den gesammten Betrieb erforderliche Kraftleistung leicht zu ermitteln. Dieselbe stellte sich unter Berücksichtigung der verschiedenen Widerstände, die zu überschlagen man in der Lage war, auf eine Stromstärke von 1 200 bis 1 400 Ampères bei 500 Volt Spannung und man entschied sich, an diesem Energiebetrag, der nahezu 900 elektrische Pferdekräfte betrug, festzuhalten. Man zerlegte denselben in drei Antheile und indem man noch einen vierten Reserveantheil hinzufügte, ordnete man 4 Dynamos zur Erzeugung des Stromes an, von denen jede unter normalen Verhältnissen eine Stromstärke von 475 Ampères mit einer Spannung von 500 Volt bei einer Umdrehungszahl von 420 Touren in der Minute lieferte; das macht insgesammt etwa 1 200 elektrische Pferdekräfte.

Die Zuführung des Stromes nach den Antriebmaschinen der Züge erfolgt durch eine mitten im Geleis liegende ⊓-förmige stählerne Schiene von 25,8 qcm Querschnitt, deren Oberkante 22 mm über der Oberkante der Fahrschienen liegt, und welche in Abschnitten von 9,9 m Länge gewalzt wurde. Sie wiegt auf das laufende Meter 20 kg. Diese stählerne Leitungsschiene ruht mittelst Porzellanisolatoren auf hölzernen Querschwellen, welche zwischen die hölzernen Langschwellen eingefügt sind. Man hat ursprünglich die Isolatoren für die Anwendung von Oel einrichten wollen; da aber der Stromverlust durch Leckage für die ganze Linie nur 2 bis 3 Ampères beträgt, hat man von der Maassnahme abgesehen. Die Hauptleitungsschiene, welche mit den Isolatoren in keiner Weise starr verbunden ist, wird von letzteren alle 2,3 m unterstützt; an den Stossstellen liegen die isolirenden Stützen jedoch nur 0,76 m von einander entfernt. An diesen Stellen ist die elektrische Verbindung durch biegsame Kupferlaschen hergestellt. Die Rückleitung des elektrischen Stromes wird durch die Fahrschienen besorgt, welche mittelst schmiedeeiserner an die Stege der Fahrschienen genieteter und die Laschen gleichsam überbrückender Streifen miteinander verbunden sind. Die hölzernen Langschwellen bewirken die Isolirung der Fahrschienen von dem Unterbau. An den Stationen sind die letzteren leitend mit einander verbunden. Die Fahrschienen wiegen 27,75 kg auf das laufende Meter, bieten dem Strom also ungefähr 141,9 qcm Fläche dar. Auf jeder Station ist eine einfache Weichenverbindung eingelegt, in der die Hauptleitungsschiene im durchgehenden Streckengeleis durch die eine der abzweigenden W e i c h e n schienen und in der Abzweigung durch die eine Schiene des H a u p t g e l e i s e s unterbrochen ist Man hat an diesen beiden Durchbrechungsstellen die Leitungsschiene nach dem stumpfen Winkel schwach hakenförmig umgebogen. Die hakenförmigen Endigungen folgen den Hauptschienen an jeder Seite des Kopfes auf einer kurzen Strecke in paralleler Richtung und sind unterhalb der Schiene in elektrische Verbindung gebracht. An dem Drehgestell des Eisenbahnwagens, welches die elektrische Antriebmaschine trägt, hängt ein Gleitschuh, welcher den elektrischen Strom von der Hauptleitungsschiene abnimmt. Er besteht aus zwei klappenartig herunterhängenden Theilen, welche um einen senkrecht zur Bahn gerichteten Bolzen drehbar sind und auf der oberen Fläche der ⊓förmigen Leitungsschiene gleiten.

Der Gleitschuh ist so breit, dass er, wenn er sich über einer Stelle befindet, wo die Leitungsschiene unterbrochen ist, auf den beiden umgebogenen Enden dieser Schiene wie eine Brücke ruht, ohne die Fahrschiene zu berühren. Auch werden auf diese Weise Stösse der Schuhe gegen die Enden der Leitungsschienen vermieden.

Wie schon angeführt wurde, besteht jeder Zug aus zwei Wagen, von denen jeder ein Gesammtgewicht von 40 t hat, wenn er voll belastet ist. Die Länge der Wagen beträgt 13,7 m, die Breite 2,6 m. Sie ruhen auf je zwei vierrädrigen Drehgestellen. Das vordere und das hintere Drehgestell im Zuge sind mit einer elektrischen Antriebmaschine ausgerüstet, die mit Hilfe der vorhin bezeichneten Gleitschuhe gespeist wird. Die Entfernung der Drehgestelle beträgt von Mitte zu Mitte 9,75 m, ihr Radstand 2,14 m; die Räder haben 0,84 m Durchmesser. Die Wagen fassen 57 Personen, 16 in I. und 41 in II. Klasse. Sie haben drei Seitenthüren und einen Längsgang, welcher durch den ganzen Zug durchgeht. An jedem Zugende befindet sich ein Führerhaus mit den nöthigen Einrichtungen zum Einstellen der Weichen und zum Bremsen. An den Endpunkten der Bahn findet ein Rangiren nicht statt; der Zug fährt über eine Weichenverbindung auf das andere Geleis, um auf diesem seinen Weg fortzusetzen, wobei sich der Zugführer an das andere Ende des Zuges begibt. Der Führer hat einen Schlüssel, ohne den die Motoren nicht in Thätigkeit gesetzt werden können. Als zweiter Beamter ist noch ein Schaffner dem Zuge zugetheilt Beide haben es in der Hand, die Bremsen zu bedienen und die Motoren ein- und auszuschalten.

Der Anker der Antriebmaschinen ist unmittelbar auf der einen Radachse des Drehgestells angebracht. Das Gewicht jedes Motors mit seiner Achse, aber ohne die Räder, beträgt 3 t und des ganzen Drehgestells 5,7 t. Die Motoren haben Reihenwickelung; sie machen bis zu 260 Umdrehungen in der Minute. Etwa 6 Touren der Achse in einer Minute entsprechen einer stündlichen Fahrgeschwindigkeit von 1 km; die Höchstzahl der Umdrehungen bezieht sich auf eine Fahrgeschwindigkeit von 41,6 km, welche erforderlich ist, um die ganze Strecke fahrplanmässig zurückzulegen. Die Zugkraft jedes Motors beträgt am Radumfange bei einer Stromstärke von 100 Ampères über 660 kg, d. i. etwa 39,5 kg auf die Tonne Zuggewicht. Die Motoren sind erfahrungsmässig allen Anstrengungen, denen sie im Betriebe ausgesetzt sind, vollkommen gewachsen; ehe die Zugführer ausreichend eingeschult waren, schalteten sie häufig, sobald am Motor oder am Zuge etwas ungewöhnliches vorkam, wenn sich beispielsweise die Bürstenführungen lockerten oder die Bürsten nicht gut im Kontakt waren, den Motor mittelst eines an der Schaltvorrichtung vorhandenen Stöpsels einfach aus und fuhren mit nur einem Motor bis zur Endstation weiter.

Man hat die Frage, ob der Betrieb besser mittelst elektrischer Lokomotiven oder mittelst Motorwagen zu führen sei, auch für die Liverpooler Hochbahn eingehend erwogen. Es kamen hierbei folgende Gesichtspunkte in Betracht:

Wo Züge schwer und lang sind und die Belastung der Triebräder keine Rolle spielt, können besondere Lokomotiven von Vortheil sein, weil es im allgemeinen nicht wünschenswerth ist, die maschinellen Einrichtungen zu vervielfältigen und man Werth darauf legen muss, dass solche Einrichtungen stets unter den Augen des Führers und leicht zugänglich sind. In Tunneln ist auch mehr Raum für die Motoren in besonderen Lokomotiven vorhanden. In Fällen jedoch, wo es von Wichtigkeit ist, das auf den Triebrädern ruhende Gewicht einzuschränken, ist durch die Anwendung von Motorwagen die Möglichkeit geboten, beliebig lange Züge zu fahren, ohne dass das Bauwerk selbst ungebührlich belastet wird. Auf den Newyorker Hochbahnen können beispielsweise schwere Lokomotiven nicht gefahren werden, und wenngleich der Verkehr dort so stark ist, dass die Bahn in Bezug auf die Dichtigkeit der Zugfolge, die Belastung der Wagen an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt ist, geschweige denn, dass von einer bequemen Abfertigung des Verkehrs die Rede sein könnte, so können doch die Züge nicht länger gemacht werden, als sie jetzt sind, so lange nicht das Bauwerk selbst verstärkt oder Motorwagen eingeführt werden können. Im übrigen ermöglicht die Anwendung von Motorwagen das Gewicht der Züge herabzumindern, bei einer gegebenen Energie also auch eine bessere Geschwindigkeit zu erreichen. Bei der Liverpooler Hochbahn wird beispielsweise das Gewicht der beiden Wagen, welche 114 Personen fassen, durch die Motoren um 6,7 t vergrössert, während im Falle der City und Südlondon-Tiefbahn, wo in zwei Wagen 96 Personen befördert werden, das Gewicht der Lokomotive 10,7 t beträgt. Der Fortfall der Verschubbewegungen an den Bahnenden ist ein weiterer Vorzug der Motorwagen. Jede besondere Bewegung selbst einer leichten Lokomotive beansprucht verhältnissmässig viel Strom, steigert also noch die Unregelmässigkeit des Bedarfs und somit der Leistungen, welchen die Dampfmaschinen und Dynamos unterworfen sind. Bei Verwendung von Motorwagen wird an den Endstationen Zeit gespart; der Bedarf an Nebengeleisen wird herabgemindert; die Abnutzung aller Art wird verringert und die ersten Kosten der Züge fallen niedriger aus.

Die Züge der Liverpooler Hochbahn sind mit selbstthätigen Westinghousebremsen ausgerüstet, welche ihren Bedarf an Druckluft einem unter den Wagen liegenden Behälter entnehmen, der einen für zwei volle Einzelfahrten ausreichenden Luftvorrath fasst und bei jeder Rückkehr des Zuges am nördlichen Ende der Bahn neu geladen wird. Dasselbe Bremssystem ist von Greathead bei der City und Südlondonbahn angewendet worden und hat sich hier wie dort gut bewährt. Die Luftkompressoren der Hochbahn werden durch eine kleine elektrische Maschine betrieben; eine Gasmaschine steht in Reserve. Die Druckluft muss vorläufig, bis die geplante nördliche Verlängerung der Bahn fertiggestellt sein wird, etwa 1,2 km weit bis zum jetzigen nördlichen Endbahnhof am Alexandra Dock geleitet werden. Man benutzt zu dem Zwecke eine Gasröhre, welche die Handleiste des Bahngeländers bildet. An jedem Ende des Zuges befindet sich noch eine Handbremse, entsprechend der Vorschrift des Handelsamts.

Die Wagen werden durch Glühlampen von 32 Kerzenstärken erleuchtet, die von der Hauptstromleitung gespeist werden. Die Stationen haben ebenfalls Glühlampen, die jedoch durch Akkumulatorenbatterien bedient werden, welche sich unter den Bahnsteigen befinden. Diese Akkumulatoren sind doppelt vorhanden und werden abwechselnd durch die Hauptdynamomaschine geladen.

Die Kraftstation liegt dicht neben der Bahn, etwa auf ihrer halben Länge, unter einem Bogen der vorhandenen Kohleneisenbahn der Dockgesellschaft. Die sechs in der Station aufgestellten, nach Lancashirebauart hergestellten Zweiflammrohrkessel von 9,14 m Länge und 2,44 m Durchmesser sind für eine Dampfspannung von 8,4 Atmosphären Ueberdruck eingerichtet und mit Vicars' mechanischen Beschickungsvorrichtungen versehen. Die Kohle wird selbstthätig zugeführt, ohne dass irgendwie Hand angelegt werden müsste. Aus den Eisenbahnwagen wird sie in grosse über den Kesseln gelegene Sturztrichter gekippt, von denen sie selbstthätig nach den Einfüllröhren der Beschickungseinrichtungen geführt wird. Das Kesselspeisewasser wird von der städtischen Wasserleitung geliefert, das Kondenswasser wird aus den Docks genommen. In den Hauptflammröhren, welche von Querröhren durchsetzt sind, befinden sich doppelte Green'sche Ekonomiser. Auch die Dampf- und Speiserohre sind doppelt vorhanden. Im Maschinenraume befinden sich vier Paar liegende gekuppelte Corliss-Verbund-Kondensationsdampfmaschinen, welche bei 100 Umdrehungen in der Minute 400 indizirte Pferdekräfte leisten, bei 8,4 kg Dampfdruck auf 1 qcm. Die Cylinder haben 393 und 787 mm Durchmesser und 914 mm Hub. Der Schwungraddurchmesser beträgt 4,25 m. Es sind zwei unabhängige Kondenseinrichtungen vorhanden, deren jede den Abdampf von drei Hauptmaschinen

bei voller Leistung der Maschinen zu kondensiren vermag. Die Luftpumpen und Kreiselpumpen werden von kleinen senkrechten Verbundmaschinen betrieben, die mit Ferguson's Bügelpleuelstangen arbeiten und deren Cylinder 190 und 380 mm Durchmesser und 305 mm Hub haben. An maschinellen Hilfseinrichtungen sind vorhanden: zwei Kesselspeisepumpen, eine 10 pferdige Maschine zum Betrieb der Beschickungseinrichtungen und zwei kleine Maschinen für den Ekonomiser.

Mittelst der Dampfmaschinen werden vier Elwell-Parker'sche Nebenschlussdynamos von 400 Umdrehungen in der Minute betrieben, deren jede, wie bereits mitgetheilt, 475 Ampères bei 500 Volt Spannung entwickelt. Die Elektromagnete sind getheilt, sodass man die obere Hälfte leicht abheben kann. Die Ankerwelle ist mit der Seilscheibe durch eine Kuppelung verbunden, sodass nach Lösung derselben der Anker aus der Maschine genommen werden kann, ohne dass die Zuleitungen abgenommen, die Seilscheiben und Lager demontirt zu werden brauchen.

(Schluss folgt.)

Aus der zweiten Berathung des Etats der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für 1894/95.

(Schluss aus Nr. 30.)

VI. Die Reform der Personen- und Gütertarife.

Sowohl vom Abg. Brömel wie vom Grafen Kanitz war die Frage angeregt worden, wie in Zukunft die Reform der Personentarife zu bewerkstelligen sein würde.

Minister Thielen erklärte, dass er unser gegenwärtiges Personen-Tarifsystem als ein solches ansehe, welches auf die Dauer unmöglich bestehen bleiben könne. Es sei allmählich ein solches Konglomerat von Unregelmässigkeiten, von Verschiedenheiten, unübersichtlichen Einrichtungen geworden, dass mit der Zeit dies alte Gebäude, in dem so Tausende von Kämmerchen und Stübchen sind, total niedergerissen werden müsse. „Was an seine Stelle zu treten hat, kann gerade aus den Nachtheilen des bisherigen Systems entnommen werden. Es muss etwas durchaus Einfaches an die Stelle gesetzt werden. Wir werden ein Tarifsystem zu bilden haben, welches weder Rückfahrkarten, noch Rundreisekarten, noch Sommerkarten, noch sonstige Spezialitäten, vielmehr nur die nach einheitlichen angemessenen Normen gebildete einfache Fahrkarte kennt. Zur Vereinfachung der Expedition können dabei Einrichtungen getroffen werden, man kann den Leuten Rückfahrkarten geben, damit sie nicht unnöthig am Schalter sich zu drängen brauchen, aber die Rabattirung auf die Rückfahrt ist m. E. eine nicht mehr berechtigte Eigenthümlichkeit vergangener Zeiten. Sie war berechtigt zu der Zeit, wo man im Deutschen Reich noch mit so und so viel Konkurrenzen zu kämpfen hatte. Da machte der Konkurrent seine Route dadurch annehmbarer, dass er Rückfahrkarten ausgab mit billigeren Preisen; er behielt dabei den Passagier auf der Hin- und Rückfahrt. Wann der Moment gekommen sein wird, an diese Reform der Tarife heranzutreten, diese Frage vermag ich zur Zeit nicht zu beantworten. Wir wären voraussichtlich bereits dahin gekommen, wenn nicht die allgemeine Finanzlage des Staates es uns unmöglich machte, in ein grosses Risiko mit Tarifveränderungen einzutreten. Wir werden also die Unbequemlichkeiten und Nachtheile des jetzigen Tarifes wohl noch eine Weile ertragen müssen — es hilft nichts — und die Reform verschieben bis zu einer Zeit, wo wir wieder festen Boden in unseren allgemeinen Finanzverhältnissen unter den Füssen haben."

Finanzminister Dr. Miquel nahm ebenfalls Veranlassung, sich über die Eisenbahn-Tariffrage eingehend zu äussern, und zwar dahin: M. H., es ist wieder von einer Reform des Tarifwesens, namentlich in Bezug auf die Personentarife gesprochen worden, offenbar in der Tendenz einer Herabsetzung. Ich habe schon früher hier meine Meinung dahin geäussert, dass gegen eine Reform, namentlich nach der Seite der Vereinfachung, von der Finanzverwaltung jedenfalls keine Bedenken erhoben werden. Ich habe auch gesagt: gegen solche Reformen, welche von der Beschaffenheit sind, dass sie die Ueberschüsse, nicht blos die Einnahmen, nicht vermindern, würde unsererseits auch kein Widerspruch sein. Dagegen ist die allgemeine Finanzlage gegenwärtig so beschaffen, dass es nicht zu verantworten wäre, Reformen und Aenderungen durchzuführen, welche das erhebliche Risiko nur an sich trügen, dass dadurch die Ueberschüsse vermindert würden. Jedenfalls glaube ich darauf rechnen zu können, dass keine Mehrheit hier im Landtag sich findet, solche Ermässigungen der Eisenbahnfahrten in der gegenwärtigen Zeit durchzuführen, welche die grosse Gefahr einer sehr erheblichen Verminderung der Ueberschüsse herbeiführen. Die Finanzverwaltung wenigstens wird darauf mit der grössten Entschiedenheit halten, weil ein entgegengesetztes Verhalten nach Lage unserer Staatsfinanzen unverantwortlich wäre.

M. H., geniren sich denn die Kommunen, aus ihren Betrieben mässige Ueberschüsse zu erreichen zur Verminderung der Steuerlasten? Ich kenne keine Kommune, die das für Unrecht hielte. Wenn die Stadt Berlin aus ihrer Gasverwaltung lediglich Einnahmen und Ausgaben balanciren wollte, so würde sie zu einer erheblichen Erhöhung der Steuern schreiten müssen. Dass die Kommunen aus solchen Betrieben Ueberschüsse erreichen, wodurch soll das ausgeschlossen sein, während es doch alle Privatunternehmer genau so machen? Dass also nicht blos eine Verzinsung, nicht blos eine angemessene Amortisation aus der Eisenbahnverwaltung erzielt werden muss, und dass auch erzielte Ueberschüsse an sich durchaus unbedenklich sind, wenn sie in maassvollen Grenzen gehalten werden, das wird wohl jeder zugeben.

Nun sind wir aber gegenwärtig gar nicht in der Lage, aus dem Betriebe der Eisenbahnen selbst diejenigen nothwendigen Rücklagen zu machen, welche das ganze Haus verlangt. Man kann ja sehr wohl der Meinung sein, dass wir die Ueberschüsse in den letzten 20, oder wenigstens in den letzten 15 Jahren in viel zu hohem Maasse zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben verwendet haben. Das ist aber einmal geschehen, das ist eine Thatsache, die Sie nicht rückgängig machen können. Wir haben die Ausgaben dazu festgelegt, und wenn wir also jetzt unsere Einnahmen aus den Eisenbahnen vermindern, so sind wir genöthigt, dieselbe durch andere Einnahmequellen, d. h. durch Steuererhöhungen zu decken. Ausserdem haben wir keine Reservefonds, keine Erneuerungsfonds, keine Uebertragungsfonds der schwankenden Einnahmen und Ausgaben von Jahr auf Jahr. Wir haben in der letzten Zeit thatsächlich auch die Schulden nicht mehr tilgen können. Wir sind nicht mal mehr das Garantiegesetz vom Jahre 1882 durchzuführen imstande gewesen. Also, ich glaube, das Haus wird darin mit mir übereinstimmen: Maassregeln, die auf Verminderung der Ueberschüsse hinwirken, sind in der gegenwärtigen Zeit, bei der heutigen Finanzlage, und so lange wir vom Reich in dieser Beziehung keine Hilfe bekommen, unausführbar. Dies ist nicht nur bei der Eisenbahn der Fall, sondern — ich weiss das am allerbesten als Finanzminister zu beurtheilen — die Knappheit unseres ganzen Finanzwesens, unter der wir leiden, würde selbst dann, wenn es gelänge, durch Vermehrung der Reichseinnahmen zu einer Beseitigung des Defizits zu gelangen, noch keineswegs den Preussischen Staat in die Lage bringen, seine Kulturaufgaben in vollem Maasse und dem wirklichen sozialen und wirthschaftlichen Bedürfnisse entsprechend, zu erfüllen. Eine solche Knappheit in der Finanzverwaltung, in der Verwendung nützlicher und nothwendiger Ausgaben kann auf die Dauer nicht erhalten werden, es sei denn, die ganze Staatswirthschaft geht rückwärts.

Es gibt ja eine Theorie, die immer darauf bedacht ist, Staatsausgaben möglichst niedrig zu erhalten, und nicht mehr Einnahmen zu bewilligen, als absolut nothwendig ist, um die allerdringlichsten und unabweislichsten Aufgaben zu erfüllen. Dieses ist eine Theorie, die ja sehr lange geherrscht hat; heutzutage weiss man aber doch auch, — und wenn man es nicht weiss, unwillkürlich wird man gezwungen, doch diesen Weg zu beschreiten — dass eine Reihe grosser Aufgaben kultureller Natur lediglich durch den Staat bewerkstelligt werden kann und durch das Zusammenwirken der Gesammtheit aller Kräfte, über die der Staat gebietet, und dass diese Aufgaben naturgemäss mit der Kulturentwickelung und der Vermehrung der Bevölkerung wachsen müssen, und dass der Staat, der hierzu die Mittel nicht beschafft, die Volksvertretung, die eine solche Erfüllung der grossen Kulturaufgaben im Staat verhindert, der Kulturentwickelung selbst sich entgegenstellt.

Ich habe schon früher bei einer anderen Gelegenheit gesagt: der Glaube, dass eine Verminderung der Tarife stets eine Vermehrung der Ueberschüsse herbeiführe, sei der reine

Köhlerglaube. Gewiss gibt es Reformen, die die Reinerträge erhöhen können — das will ich gar nicht bestreiten — unter gewissen Umständen und zu gewissen Zeiten; es gibt aber auch — das lehrt die Erfahrung — eine ganze grosse Anzahl von Tarifermässigungen, die sich nicht umsetzen in erhöhte Reinerträge. Das interessanteste Beispiel in dieser Beziehung liefert die Französische Tarifherabsetzung. Ich möchte in dieser Beziehung hinweisen auf die Schrift von dem Russischen Staatsrath Raffalovich, einem ganz hervorragenden Kenner der Französischen Finanzwirthschaft und einem hervorragenden Nationalökonomen. Er schildert in dieser Schrift die Erfolge der starken Herabsetzung der Französischen Tarife auf den Eisenbahnen, wo einmal der Staat auf einen erheblichen Theil seiner Steuern verzichtet hat, und zweitens die grossen Eisenbahngesellschaften verpflichtet sind, ihre Tarife daneben nun auch noch erheblich herabzusetzen. Was hat sich herausgestellt? Die Einnahmen sind zwar erheblich gewachsen, aber die Ausgaben in grösserem Maasse. Der Nettoertrag der Eisenbahnen ist so erheblich heruntergegangen. Deswegen sage ich: bei allen diesen Fragen soll man mit Vorsicht vorgehen. Man muss die Zeiten, die Entwickelung des Verkehrs, selbst die lokalen Verhältnisse auf das Genaueste im Auge haben, um ein Gefühl dafür zu gewinnen, ob es nicht zu riskant ist in Beziehung auf die Reinüberschüsse, wenn man die Tarife ermässigt. Diese Schrift ist eine der lesenswerthesten auf diesem Gebiet, weil sie sich einfach an Thatsachen hält und die Zahlen in einer sehr übersichtlichen Weise zusammenstellt. Ich komme also aus allen diesen Gründen dahin, dass die Staatsregierung den dringenden Wunsch haben muss, bei ihren Maassnahmen zur Erhaltung solider Grundsätze in der Finanzverwaltung vom Landtag selbst unterstützt zu werden.

Nach einer Erwiderung des Abg. Dr. Hammacher fügte der Finanzminister weiter hinzu: Aus den Bemerkungen des Herrn Dr. Hammacher entnehme ich zu meiner Freude, dass er im wesentlichen in Bezug auf die Stellung zu den allgemeinen Staatsfinanzen und die dadurch bedingte Verwaltung der Eisenbahnen, namentlich der Tarife, mit mir einverstanden ist. Es könnte aber doch aus einzelnen seiner Aeusserungen das Missverständniss entstehen, als ob ich überhaupt gegen jede bestehende Norm der Eisenbahntarife und gegen eine zweckmässige Reform im Etat mich erklärt hätte oder hätte erklären wollen. Er selbst hat ja darauf hingewiesen, dass die Erfahrungen, die wir mit meiner vollen Zustimmung mit den im Jahre 1890 eingeführten Staffeltarifen gemacht haben, sehr günstige sind. Dies ist etwas ganz anderes, als eine allgemeine Ermässigung des Personentarifes; der Staffeltarif beruhte auf der volkswirthschaftlich durchaus richtigen Grundlage, dass die Tarife sich richten müssen nach den Selbstkosten der Eisenbahnen als der ersten Grundlage. Wenn die Selbstkosten mit den Entfernungen nicht entsprechend wachsen, sondern sich mit den Entfernungen verhältnissmässig vermindern, so ist ein Staffeltarifsystem sowohl finanziell unbedenklich, als wirthschaftlich im allgemeinen nützlich. Denn wie sich auch noch aus anderen Gründen die Frage des Staffeltarifes gestellt hat und nach Lage der Sache stellen musste — soviel kann doch nicht bestritten werden, dass das Tarifsystem der Staatseisenbahnen sich richten muss nach gewissen festen Grundsätzen, die man allerdings nicht rücksichtslos und überall gleichmässig durchführen kann, von denen hier und da Ausnahmen zu machen sind aus besonderen Gründen, die im allgemeinen Interesse und selbst auch im lokalen Interesse liegen können —, dass aber doch gewisse Grundsätze bei Normirung der Tarife herrschen müssen. Wir haben diese Grundsatzlosigkeit und die daraus hervorgehenden grossen Unzuträglichkeiten, Schädigungen und Willkürlichkeiten bei den Privateisenbahnen beklagt, weil die lediglich und ausschliesslich nach dem Gesichtspunkt ihres finanziellen Vortheiles die Tarife einrichteten und auch einzurichten berechtigt waren. Die Klagen, die Beschwerden in dieser Richtung, als wenn sie damit ein Unrecht thäten, waren meiner Meinung nach falsch, und einer der Hauptgründe der Durchführung der Verstaatlichung des Eisenbahnwesens ist eben der Gesichtspunkt gewesen, zu festen Tarifgrundsätzen zu kommen. Nun halte ich für einen der wesentlichsten Grundsätze doch den, den ich vorher bezeichnete: die Tarife müssen sich in erster Linie richten nach den Kosten, die der Transport verursacht, und man kann unmöglich grundsätzlich ein solches System bekämpfen, wenn das auch, nachdem es leider bisher nicht zur allgemeinen Durchführung gekommen ist, nur vorsichtig und allmählich zur Durchführung gelangen kann; wir können aber, während die Eisenbahnen doch die grosse Aufgabe haben, den Güteraustauch zu erleichtern und vermitteln, während Preussen — man braucht nur seine geographische Lage anzusehen — ein langgestreckter Staat von Osten nach Westen ist — mit Ueberschussprovinzen in Produkten der Landwirthschaft im Osten, Bedarf an solchen Produkten im Westen, Ueberschussprodukten der Industrie im Westen, Bedarf im Osten —, unmöglich das entgegengesetzte System generell aufstellen, es sei denn, man wolle in der Schutzpolitik so weit gehen, dass die einzelne Preussische Provinz sich gegen die andere schützt. Gerade deswegen bin ich auch der Meinung, dass, wenn wir auch die Getreidestaffeltarife aufgegeben haben, und nach Lage der Sache, wie ich anerkenne, diese Konklusion an sich nicht zu vermeiden war, wir dennoch keineswegs für andere Artikel, wo derartige Gegensätze und Verschiebungen in den Produktions- und Preisverhältnissen nicht vorliegen, das Staffeltarifsystem aufgeben sollten, und das beabsichtigt die Preussische Staatsregierung auch gar nicht. Haben wir doch erst vor kurzem, und zwar mit meiner vollen Zustimmung — ich halte es finanziell für unbedenklich und wirthschaftlich für nothwendig — das Staffeltarifsystem eingeführt bei dem Versand von Dungmitteln, namentlich bei Kalisalzen; und es werden hoffentlich sich noch viele andere Gelegenheiten ergeben, wo man mit grossem Nutzen des ganzen Landes das Staffeltarifsystem durchführen kann auf Gebieten, wo, wie gesagt, die bezeichneten Interessengegensätze gar nicht vorliegen. Diese Frage ist eine ganz andere Frage, als die der allgemeinen Herabsetzung der Getreidetarife. Wenn wir die Getreidetarife generell herabsetzen wollten, würden wir noch viel grössere Verschiebungen machen und nach meiner Meinung 15 bis 20 Millionen an Einnahme verlieren. Da liegt also die Sache anders.

Man hat auf die Post hingewiesen. Einer der Herren Redner hat hervorgehoben, dass die Post fortwährend die Postgebühren heruntergesetzt habe und dabei sehr wohl gefahren sei. Ich meine aber, das 50 ₰-Packetporto, was für die Versendung durch ganz Deutschland gilt ohne Rücksicht auf die Entfernung, wäre wohl kaum durchführbar gewesen, wenn nicht die Eisenbahn für den Transport die Kosten übernommen hätte. In dem Augenblick, wo in dieser Beziehung eine Auseinandersetzung stattfindet, die Postverwaltung ihre eigenen Selbstkosten aus sich selbst zahlen müsste, glaube ich, da würde in dieser Beziehung doch eine andere Anschauung entstehen. Denn wenn die Postverwaltung 22 Millionen — so viel ist es ja wohl — Ueberschüsse hat, und die Preussische Eisenbahnverwaltung für sie eine Ausgabe leistet von etwa 23 Millionen, so kann das keine Nachfolge finden bezüglich unserer Eisenbahntarife. Gerade dieses Beispiel beweist, wie man die Frage der Tarifirung nicht nach der Schablone — und eine allgemeine dogmatische Auffassung in dieser Beziehung ist auch eine Schablone — behandeln kann, sondern unter genauer Prüfung aller konkurrenten Verhältnisse. Das Beispiel, welches Herr Dr. Hammacher anführte in Bezug auf die Wirkung der Einführung des 1 ₰-Tarifs für Massengüter, trifft auch wohl nicht ganz zu und kann nicht ohne weiteres ad consequentias gezogen werden. Damals waren allerdings die Tarife ganz unverhältnissmässig hoch, und es war vollkommen berechtigt, auf den 1 ₰-Tarif herunterzugehen, weil er noch erheblich mehr als die Selbstkosten liefert, und man konnte mit Sicherheit erwarten, dass die grosse Entwickelung der Kohlenindustrie auch zu einer Erweiterung des Absatzrayons führen würde. Ganz anders liegt die Sache in einer Zeit wie heute, wo der Tarif schon vielfach nahe über die Selbstkosten gekommen ist; ob man da noch weiter heruntersetzen kann ohne die Gefährdung der Staatsfinanzen, ist eine ganz andere Frage als damals Ich meine also, aus solchen allgemeinen Vorgängen, die unter ganz anderen Zeiten, unter ganz anderen Gesichtspunkten stattgefunden haben, kann man wenig Konsequenzen herleiten in Bezug auf die Maassregeln in der Gegenwart. Ich glaube, aus meinen Bemerkungen geht wohl hervor, dass ich einer zweckmässigen Normirung der Tarife, einer Vereinfachung derselben, auch einer Herabsetzung, wo diese Herabsetzung aller Wahrscheinlichkeit nach zur Vermehrung der Ueberschüsse führt, in keiner Weise widerstrebe, dass ich nur im höchsten Grade bedenklich bin bei Maassregeln durchgreifender Art, die sehr grosse Verluste bringen können und wo die Ueberschüsse sehr unsicher sind.

VII. Staffeltarife.

Ueber die Staffeltarife äusserte sich, in Veranlassung eines Antrags des Abg. Gothein *), der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen wie folgt:

Die Stellung, welche die Staatsregierung zu der Reform der Gütertarife einnimmt, ist bereits in der letzten Sitzung von dem Herrn Finanzminister dargelegt worden. Der Herr Finanzminister hat bereits ausgeführt, dass ein Fortschreiten

*) Der Abg. Gothein hatte beim Abgeordnetenhause den Antrag eingebracht, die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, 1. unter Aufhebung der auf rein kilometrischer Grundlage beruhenden Normal-Gütertarife Staffeltarife für sämmtliche Arten von Gütern einzuführen; 2. mit den anderen Deutschen Bahnverwaltungen wegen gleichmässiger Durchrechnung der so gebildeten Tarife auch auf deren Strecken in Verhandlungen einzutreten. Der Antrag wurde abgelehnt.

in der Reform der Gütertarife wirthschaftlich nothwendig, aber in grösserem Umfange finanziell erst durchführbar werden würde, wenn die Finanzlage des Staates sich wieder günstiger gestalte. M. H., es ist ja durchaus nicht zu verkennen, dass auch in betreff der Gütertarife eine Buntscheckigkeit platzgegriffen hat, welche demnächst zu beseitigen durchaus wünschenswerth ist. Aber diese Buntscheckigkeit hat doch weitaus nicht den Nachtheil bezüglich der Gütertarife, den sie bezüglich der Personentarife hat. Insbesondere ist der Umstand, dass der Gütertarif eine grosse Anzahl von Ausnahmetarifen enthält, nicht als ein Uebel, sondern m. E. als Zeichen zu betrachten, dass man mit der Entwickelung der Verkehrsbedürfnisse auch in der Ausgestaltung der Tarife fortgeschritten ist. Die Ausnahmetarife sind nicht zur Befriedigung — wenigstens nur sehr selten — lokaler Interessen gebildet worden, sondern weitaus in den meisten Fällen zur Befriedigung allgemeiner Interessen. Die Ausnahmetarife sind gebildet zur Förderung der gewerblichen oder landwirthschaftlichen Produktion, zur Förderung des Absatzes einheimischer Produkte in den durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirken des Inlandes, sowie in besonders bemerkenswerthem Grade zur Erleichterung der Ausfuhr Deutscher Erzeugnisse ins Ausland; sie sind ferner gebildet worden zur Unterstützung der Deutschen Handelsplätze, namentlich der Deutschen Seehäfen der Nord- und Ostseeküste gegen den Wettbewerb fremder Plätze; sie sind endlich gebildet worden zur Hebung der Rente der in heimischen Verkehrsanstalten angelegten Kapitalien, insbesondere also auch zur Erhöhung der Einnahmen der Preussischen Staatseisenbahnen.

Wenn wir heute mit einem Schwamm über die sämmtlichen Ausnahmetarife wegwischen würden und in einer wohldurchdachten allgemeinen Reform einheitliche Gütertarife herstellen würden, so würden wir morgen doch wieder damit beginnen müssen, Ausnahmetarife einzuführen. Wenn wir das nicht thäten, so würde unser ganzes Verkehrswesen in Stagnation gerathen zum grossen Nachtheil unserer wirthschaftlichen Verhältnisse. Die Staatsregierung steht auch, wie das wiederholentlich ja bereits ausgesprochen worden ist, heute noch auf dem Standpunkte, dass das System der Staffeltarife, d. h. die Bildung der Tarife mit fallender Skala nach Maassgabe der weiteren Entfernung wirthschaftlich und finanziell ein durchaus berechtigtes ist, und sie ist auch durchaus nicht willens, dieses Tarifsystem darum für die Dauer fallen zu lassen, weil sie sich in die Lage versetzt sah, die Staffeltarife vom 1. September 1891 für Getreide und Mühlenfabrikate zum 1. August d. J. wieder aufzuheben. Die Staatsregierung ist der Meinung, dass bei jeder sich als nothwendig zeigenden Tarifänderung auch in Zukunft die Frage wird erörtert werden müssen, ob diese Tarifermässigung in Form der Staffeltarife gemacht werden kann, oder ob die wirthschaftlichen Verhältnisse es räthlich erscheinen lassen, von der Staffelung abzusehen und gleichförmige Kilometertarife einzuführen.

Wenn jedes Ding in der Welt seine zwei Seiten hat, so trifft dies doch bei jeder Aenderung von Gütertarifen in ganz besonderer Weise zu. Jede Tarifveränderung, sei es eine Tariferhöhung oder eine Tarifermässigung, verschiebt die Produktionsbedingungen. Die schwierigste Frage, die wohl gestellt werden kann, ist die: welche Wirkungen wird eine Veränderung der Gütertarife auf die Verhältnisse der betreffenden Wirthschaftszweige ausüben?

Die Staatsregierung hat die Pflicht, ihrerseits mit kritischem unparteiischen Blick diejenigen Gründe zu prüfen, die angeführt werden für ein Bedürfniss der Umgestaltung, und diejenigen Wirkungen festzustellen, welche die etwa ausgeführte Umgestaltung wirthschaftlich und finanziell zur Folge haben wird. Die Staatsregierung darf ohne Ueberhebung geltend machen, dass sie in keinem einzigen Falle und, wenn er anscheinend noch so unerheblich war, ohne eingehende Prüfung der Tarife zu einer Umgestaltung derselben sich entschlossen hat, und sie gedenkt so auch in Zukunft zu verfahren.

Zur Aufhebung der Getreide-Staffeltarife bemerkte der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen:

Der hauptsächlichste Beweggrund für die Preussische Regierung, die Staffeltarife aufzuheben, ist der gewesen, dass der überwiegende Theil des eigenen Landes sich dagegen erklärt hat. Wenn statt des 1. Septembers, der ursprünglich in Aussicht genommen war, der 1. August gewählt worden ist, so ist das eine Konzession, die nachträglich gemacht worden ist. Der 1. September war gewählt worden, einmal weil es ja überhaupt nothwendig war, ein gewisses ausreichendes Maass von Zeit für die Abwickelung der schwebenden Verträge zu gewinnen; zweitens hat aber der formale Grund mitgewirkt, dass der Tarif am 1. September eingeführt und es daher erwünscht war, ihn bis zum 1. September aufrecht zu erhalten, um klare, übersichtliche statistische Verhältnisse für die Zukunft zu schaffen. Dass der letzte Grund nicht maassgebend sein konnte, wenn uns nachgewiesen oder doch wahrscheinlich gemacht wurde, dass der erste Grund eine Ausdehnung des Tarifs bis zum 1. September nicht nothwendig mache, und wenn uns ferner wahrscheinlich gemacht wurde, dass die Zeit vom 1. August bis zum 1. September, wenn der Staffeltarif während dieses Monats noch bestehen bleiben würde, dazu benutzt werden würde, um uns noch erhebliche Massen ausländischen Getreides der neuen Ernte ins Land zu schaffen — dass diesen beiden Gründen gegenüber die Staatsregierung sich auf den 1. September nicht steifen konnte, das, m. H., werden Sie begreiflich finden. Aus diesen Gründen ist also die Aufhebung der Tarife auf den 1. August festgesetzt.

VIII. Viehtransport.

Ueber die Fortschritte in Bezug auf den Viehtransport bemerkte der Minister der öffentlichen Arbeiten:

Die Staatseisenbahn-Verwaltung hat sich für die Viehtransporte stets ganz besonders interessirt: einmal aus dem Grunde, weil die Transporte sehr lohnend sind, ferner aus dem Grunde, weil diese Transporte für die Landwirthschaft wie für die Ernährung unserer Bevölkerung ja von ganz erheblicher Bedeutung sind, und drittens weil es Pflicht der Staatseisenbahn-Verwaltung ist, die Viehtransporte so auszuführen, dass eine Verbreitung von Viehseuchen möglichst verhütet und dem Wohlbefinden des Viehes während des Transportes möglichste Berücksichtigung zu theil wird. Wir sind stets in Verbindung geblieben mit denjenigen Stellen, die uns mit Rath und That in Bezug auf die zweckmässige Ausführung der Viehtransporte an die Hand gehen konnten. Die Anschauungen haben indessen auch bei diesen Instanzen im Laufe der Zeit sehr gewechselt. Wir haben die verschiedensten Einrichtungen schon getroffen, um den Wünschen der Landwirthschaft und des Viehhandels nachzukommen. Es sind Versuche gemacht worden, in den Wagen selbst das Vieh zu füttern und zu tränken. Diese Versuche haben sich im allgemeinen nicht bewährt. Die Einrichtungen, die in der Beziehung getroffen worden sind, haben zum grossen Theil wieder entfernt werden müssen.

Wir wurden von sachverständiger Seite darauf aufmerksam gemacht, dass das Vieh überhaupt während des Transportes nicht säuft, und die Beobachtungen, die wir dieser befremdlichen Behauptung gegenüber gemacht haben, scheinen dies zu bestätigen. Ich unterwerfe mich natürlicherweise, da ich als Sachverständiger nicht gelten kann, der viel sachverständigeren Erfahrung der Herren Landwirthe.

Was die Desinfektion anbetrifft, so ist bekannt, dass die Desinfektionsvorschriften seitens des Reiches erlassen sind. Das Reich wacht mit ausserordentlicher Schärfe über die Ausführung der Desinfektion; sowie ein Fall der Uebertretung dieser Vorschriften gemeldet wird, greift sofort das Reichs-Eisenbahnamt ein, und es wird in sorgfältigster Weise der Schuldige ermittelt und es erfolgt die Bestrafung des Schuldigen seitens der Eisenbahnverwaltung mit unnachsichtlicher Härte. Aber längst sind wir dahin gekommen, dass die Desinfektion an und für sich sehr wenig bedeutet, sondern dass die gründliche Reinigung die Hauptsache ist. Das bischen Karbol thut es nicht, aber das warme Wasser oder die heissen Dämpfe, die thun es, wenn sie richtig angewendet werden, wenn damit in den Ritzen und Ecken gründlich vorgegangen wird. An allen wichtigeren Stationen für den Viehtransport besteht die Kontrole durch einen Vieharzt, und sie wird auch scharf gehandhabt. Sie besteht aber nicht blos für Reinigung und Desinfektion der Wagen, sondern sie besteht auch für die Reinigung und Desinfektion der Rampen und aller Geräthe, die beim Viehtransporte gebraucht werden. Soweit ich unterrichtet bin, finden zur Zeit Verhandlungen unter den Behörden des Reiches statt über weitere Maassregeln, und es ist ja auch in der letzten Sitzung darauf hingewiesen, dass es sich empfehlen möchte, die Desinfektion nicht allein auf die Wagen, sondern auch auf die Begleiter des Viehes zu erstrecken.

Es ist ferner der Wunsch ausgedrückt worden, dass beim Rangiren mit etwas grösserer Rücksicht auf die Viehwagen verfahren werden könnte. In dieser Beziehung wird unzweifelhaft noch viel gefehlt; ich bin sehr gern bereit, die mir unterstellten Behörden speziell darauf hinzuweisen, dass in der Beziehung mit grösserer Sorgfalt und Aufmerksamkeit der Rangirdienst vollzogen wird.

Die direkte Expedition besteht bereits. Es sind Vorschriften erlassen, wonach die Viehwagen direkt expedirt werden können von der Anfangs- bis zur Verladungsstation, soweit das überhaupt eisenbahntechnisch möglich ist. Auch werden die Gitter, von denen der Herr Vorredner sprach, und die namentlich im Sommer durchaus nothwendig sind, um dem Vieh frische Luft zuzuführen, schon jetzt von den Entladestationen wieder zur Absendestation zurückgeführt.

Bezüglich der Beleuchtungsfrage muss ich mich zunächst allerdings noch skeptisch verhalten. Ich glaube nicht, dass es von grossem Werthe sein möchte, wenn wir die Viehwagen auch noch mit Beleuchtungseinrichtungen versehen; es würde das aus Betriebsrücksichten sehr schwierig sein; denn wir können unmöglich alle Wagen nur für die Viehtransporte ein-

richten, es müssen in diesen Wagen auch andere Güter befördert werden, für deren Verladung die Beleuchtungseinrichtung hinderlich sein würde.

Aber im grossen ganzen ist die Staatseisenbahn-Verwaltung sehr geneigt, diesem Zweig ihres Betriebes die grösste Aufmerksamkeit zuzuwenden, und insbesondere bei nachgewiesenem Bedürfniss der Herstellung besonderer Viehzüge und dem Zusammenschluss derselben für längere Routen noch eine grössere Ausdehnung zu geben, als das bisher der Fall gewesen ist.

IX. Erhöhung der Beamtengehälter.

Dem Abgeordnetenhause lag eine grosse Zahl von Petitionen vor, in welchen Eisenbahnbeamte um Gehaltserhöhungen bitten. Die Kommission zur Vorberathung des Eisenbahnetats beantragte über den weitaus grössten Theil derselben Uebergang zur Tagesordnung und beschloss das Abgeordnetenhaus in seiner gestrigen Sitzung demgemäss. Abg. Dr. Hammacher nahm Veranlassung, darauf aufmerksam zu machen, dass das Haus diesmal mit Petitionen von Eisenbahnbeamten geradezu überfluthet worden sei. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten dankte für diesen Hinweis und gab alsdann folgende Erläuterungen: Die Petitionen sind nicht auf das mangelnde Interesse des Hauses oder der Regierung für diese Beamten zurückzuführen, sondern zum Theil darauf, dass die allgemeine Unzufriedenheit sehr zugenommen hat, und diese wird auch unter der grossen Zahl von Eisenbahnbeamten von den verschiedensten Seiten geschürt. Nach unseren Beobachtungen hat sich sogar ein Gewerbe gebildet, um Petitionen für Beamte zu entwerfen und die nöthigen Unterschriften zu sammeln, daraufhin Zeitschriften zu gründen usw. Das trägt alles dazu bei, die Fluth der Petitionen immer höher anwachsen zu lassen, trotz allem, was seit Jahren für die Beamten geschehen ist. Ich habe eine Aufstellung machen lassen, um zu konstatiren, was seit 10 Jahren in Bezug auf die Verbesserung der Besoldungs- und Löhnungsverhältnisse geschehen ist. Die 10 Jahre sind nicht gewählt, weil sie gerade ein besonders günstiges Resultat ergaben, im Gegentheil, es war damals auch schon viel für die Vergangenheit geschehen, abgesehen davon, dass sich aus der Verstaatlichung der Eisenbahnen für die übernommenen Beamten der Privatbahnen durchgehends erhebliche Gehaltserhöhungen ergeben haben. Die jetzigen Ausgaben für die Beamten ergeben gegen das Jahr 1883/84 ein Mehr von 45 100 000 ℳ, darunter 17 645 800 ℳ für etatsmässige Beamte, 1 655 000 ℳ für Vermehrung der etatsmässigen Stellen, 1 143 000 ℳ durch Wegfall der Wittwen- und Waisengelder, 2 347 000 ℳ für Stellenzulagen, 7 533 000 ℳ Besoldungszulage für ausseretatsmässige Beamte, also im ganzen für die etatsmässigen Beamten ungefähr 17 650 000 ℳ, für die ausseretatsmässigen 7 533 000 ℳ. Ferner 23 532 000 ℳ Lohnerhöhung für Hilfsbeamte und Arbeiter; ausserdem 4 375 000 ℳ für Wohlthätigkeitseinrichtungen, Erhöhung der Beiträge zu den Arbeiterkranken- und Pensionskassen, in Summa 45 100 000 ℳ. Ich habe diese Ziffern angeführt, um zu zeigen, was bisher geschehen ist; ich will damit aber durchaus nicht sagen, dass in Zukunft nun nichts mehr für die Beamten zu geschehen brauche; im Gegentheil, ich bin fest davon überzeugt, dass in der Beziehung noch manches geschehen muss. Aber diese Summen sind meistens für niedere Beamte verwendet worden, und das Bedürfniss, auch für die höheren Beamten zu sorgen, wird nach meiner Ansicht immer dringender. Sobald es der Regierung möglich ist, wird es einer ihrer ersten Schritte sein, auch der höheren Beamten zu gedenken, in deren Kreisen vielfach die Noth und Sorge nicht gering ist.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins ist die am 15. d. Mts. für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnete 1,4 km lange Strecke Ellenserdamm-Ellenserdammersiel der Grossherzogl. Oldenburgischen Staatseisenbahn als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1285 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die finanziellen Leistungen der Oesterreichischen Reichshälfte für das Eisenbahnwesen.

Der wieder zusammengetretene Reichsrath ist vollauf mit der Berathung des Budgets für 1894 beschäftigt. Für die bevorstehende Verhandlung über den Voranschlag des K. K. Handelsministeriums ist im Berichte des Budgetausschusses eine Zusammenstellung der Leistungen des Oesterreichischen Staates für das gesammte Eisenbahnwesen enthalten.

Bis zum Jahre 1882, dem Beginne der Eisenbahnverstaatlichung, beschränkte sich die budgetäre Belastung des Staates auf die Eisenbahngarantien, Subventionen und Dotationen. Sie erreichten ihren Höhepunkt im Jahre 1876, in welchem Jahre nicht weniger als 24,7 Millionen Gulden für diesen Zweck verwendet werden mussten. Von da ab wurden diese Zahlungen immer geringer, bis sie im Jahre 1881 auf 17,6 Millionen Gulden sanken. Für die weiteren Jahre gibt die nachfolgende Zusammenstellung weiteren Aufschluss:

Jahr	Eisenbahn-garantien und Zinsen der Eisenbahnschuld	Reiner Betriebs-überschuss der Staatsbahnen	Nettozahlungen des Staates
	in Millionen Gulden		
1882	22,6	9,8	12,8
1883	23,4	8,2	15,2
1884	30,9	11,4	19,5
1885	15,2	12,1	3,1
1886	32,2	15,1	17,9
1887	22,0	16,7	5,3
1888	26,8	18,6	8,2
1889	26,0	20,1	5,9
1890	28,1	19,4	8,7
1891	27,2	17,2	10,0
1892	36,7	20,5	16,4
1893	32,4	26,5	5,9
1894	35,5	26,2	9,3

Die Jahre 1885 und 1893 sind aber wegen der aussergewöhnlichen Verhältnisse, die damals obwaltet haben, auszuscheiden. Im Jahre 1885 wurden von der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn Garantievorschüsse in der Höhe von 14,31 Millionen, im Jahre 1893 von der Pardubitzer Bahn Garantievorschüsse im Betrage von 3,40 Millionen zurückgezahlt. Nach Ausscheidung dieser beiden Jahre belief sich die Nettozahlung des Staates im zehnjährigen Durchschnitte vor der Verstaatlichung, also in den Jahren 1872 bis 1882, auf 18,8 Millionen, während sie im zehnjährigen Durchschnitte nach der Verstaatlichung in den Jahren 1882 bis 1892 nur mehr 12,3 Millionen betrug. Diese Auslagen enthalten jedoch noch nicht alle Kosten der Staatsbahnen, indem bedeutende Baarauslagen zum Bau und Kauf neuer Bahnen und zu Investitionen aus dem laufenden Budget gemacht wurden. Vom Jahre 1868 bis zum Jahre 1894 wurden 273,7 Millionen hierfür aufgewendet. Das gesammte in den Staatsbahnen investirte Kapital betrug Ende 1893 959,1 Millionen Gulden, die Eisenbahnschulden zuzüglich des Preises der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Bahn stellten sich auf 650,2 Millionen, so dass ein Ueberschuss von 308,9 Millionen verbleibt.

Konzessionirung der Lokalbahn von Göpfritz nach Gross-Sieghart mit eventueller Fortsetzung bis Raabs.

Das „R.-G.-Bl.“ Nr. 62 und das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 42 publiziren die Konzessionsurkunde für die vorgenannte Lokalbahn, welcher folgende wichtige Bestimmungen entnommen werden:

Die Konzessionäre sind berechtigt, die Lokalbahn Göpfritz-Gross-Siegharts streckenweise bis Raabs fortzusetzen. Zur Ausführung dieser Fortsetzung sollen jedoch die Konzessionäre nur dann verpflichtet sein, sobald nach dem Erachten der Staatsverwaltung anzunehmen ist, dass die hieraus erwachsende Kapitalslast abzüglich der von den Interessenten und dem Lande Niederösterreich zugeführten Beitragsleistung in dem durch die Frachtengarantie der Interessenten oder auf sonstige Weise gesicherten Reinerträgnisse der neuen Linie zuzüglich des Reinerträgnisses der bereits ausgeführten Bahnstrecke ihre Bedeckung findet. Die Berechtigung der Konzessionäre zur Ausführung der Fortsetzungslinie erlischt, wenn von derselben innerhalb eines Zeitraumes von 4 Jahren kein Gebrauch gemacht wird. Die Staatsverwaltung hat aber das Recht, die Konzession für die Fortsetzungslinie einem anderen Unternehmer zu ertheilen, wenn die Konzessionäre nicht in der Lage sind, die Ausführung derselben unter den von anderen Bewerbern angebotenen Bedingungen zu übernehmen. Den Konzessionären wird das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen, welche nur auf Oesterreichische Währung lauten dürfen, ist insolange und insoweit ausgeschlossen, als nicht die Verzinsung und Tilgung derselben nach den vom Handelsministerium zu prüfenden Ausweisen als dauernd gesichert erscheint. Dagegen wird den Konzessionären das Recht eingeräumt, Prioritätsaktien, welche bezüglich ihrer Verzinsung

und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien geniessen, bis zu dem von der Staatsverwaltung festzusetzenden Betrage auszugeben. Die Dividende, welche, bevor für die Stammaktien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsaktien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4 % bemessen werden. Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung. Der Betrieb wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit einzulösen.

(Die in demselben „R.-G.-Bl." enthaltene Konzessionsurkunde der Valsuganabahn werden wir nachtragen.)

Uebernahme eines Theiles der Kosten der Bahnärzte auf gesellschaftliche Rechnung.

In Entsprechung des unter dieser Ueberschrift in Nr. 16 S. 143 d. Ztg. mitgetheilten Erlasses der K. K. Generalinspektion haben sich nunmehr auch jene Bahnverwaltungen, welche bisher zu den Kosten des bahnärztlichen Dienstes keine Beiträge leisteten, bereit erklärt, von diesen Honoraren entsprechende Antheile zu übernehmen. Diejenigen wenigen Bahnverwaltungen, welche diesfalls eine ablehnende Haltung einnahmen, erklärten sich jedoch bereit, jede Inanspruchnahme der Bahnärzte für bahngesellschaftliche Zwecke speziell aus Eigenem zu honoriren. Es muss angesichts der Bemerkungen einiger Tagesblätter über die angebliche Entschlagung der Bahnverwaltungen, sich an den ärztlichen Kosten zu betheiligen, hervorgehoben werden, dass der günstige finanzielle Stand, dessen sich die Mehrzahl der Krankenkassen erfreut, grossentheils darauf zurückzuführen ist, dass sämmtliche Bahnverwaltungen sowohl für die Organisation, wie auch für deren gedeihliche Entwickelung Opfer bringen, welche weit über die ihnen nach dem Gesetze als Arbeitgeber obliegenden Verpflichtungen hinausgehen.

Die Konferenz rücksichtlich des Orientverkehres.

Zu der diesbezüglichen Mittheilung in Nr. 29 S. 269 d. Ztg. ist noch der Beschluss nachzutragen, den von den Bulgarischen Staatsbahnen geforderten Erhöhungen der Einheitssätze nicht Folge zu leisten. In erster Linie wendeten sich die Vertreter der Orientalischen Bahn und der Serbischen Staatsbahnen gegen eine Erhöhung der Einheitssätze der Bulgarischen Staatsbahnen und erklärten, dass im Falle der Gewährung dieser Forderung auch die Verwaltungen der Orientalischen Bahn und der Serbischen Staatsbahnen die gleiche Erhöhung der Einheitssätze fordern müssten. Hierdurch würde auf der gesammten Linie Konstantinopel - Belgrad eine derartige Vertheuerung der Tarife eintreten, dass diese für das Publikum einfach unbrauchbar werden würden. Trotz dieser Erklärung waren die Bulgarischen Delegirten nicht in der Lage, von ihren Forderungen abzustehen, worauf der Beschluss gefasst wurde, falls die Bulgarische Regierung nicht nachgeben würde, die gekündigten Tarife der Bulgarischen Staatsbahnen schon am 1. Juli d. J. ausser Kraft treten zu lassen. In dieser Angelegenheit wird nunmehr auf diplomatischem Wege verhandelt werden.

Aufhebung der Stationsakkorde für die Arbeiter der K. K. Staatsbahnen.

Diese Ende vorigen Jahres verfügte Aufhebung hatte zu Missdeutungen Anlass gegeben. Infolge dessen hatte die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen folgenden Erlass an die Betriebsinspektionen hinausgegeben, welchen wir auch wegen seiner sozialen Bedeutung unverkürzt wiedergeben:

„Eine K. K. Betriebsdirektion hat bei Durchführung der angeordneten Aufhebung der Stationsakkorde für die Arbeiter ein Tagelohnschema in Aussicht gestellt, welches sich lediglich auf den bisherigen garantirten Tagelohn stützt, sonach die Arbeiter um den gesammten bisherigen Stunden-Akkordverdienst kürzt. Dieses Schema soll überdies nur denjenigen Arbeitern zu gute kommen, welche um Wiederaufnahme „bitten". Diese beiden Maassnahmen widerstreiten vollständig den Intentionen des obigen hierortigen Erlasses, weil sie auf der Anschauung zu beruhen scheinen, als ob die Aufhebung des Stationsakkordes gegen die Arbeiter gerichtet wäre. Die K. K. Generaldirektion hat aber im Gegentheil den Stationsakkord ausschliesslich im Interesse der Arbeiter aufzuheben beschlossen, um nämlich hiermit einerseits den nicht ganz unberechtigten Klagen der Arbeiter über zu grosse Kraftausnutzung der Akkordmitglieder zu begegnen, andererseits auch nur den Schein zu beseitigen, als ob die Beamten durch Partizipation am Akkordverdienste das Einkommen der Arbeiter schmälern würden. Daraus folgt, dass die Umwandlung des Akkordlohn- in Tagelohnsystem für die Arbeiter mit keiner Einkommenskürzung verbunden sein darf, und dass weiter Arbeiter, bei denen überhaupt keine Veranlassung zur Kündigung vorhanden ist, bei Gelegenheit der Systemänderung ohne weiteres Bitten im Dienste der K. K. Staatsbahnen zu verbleiben berechtigt sind. Um nun bei Auflösung der Stationsakkorde einen einheitlichen Vorgang zu sichern, finde ich nachstehendes zu verordnen: Der von jedem Akkordarbeiter im Vorjahre im Tagelohne erzielte Jahresverdienst, vermehrt um die von ihm im Vorjahre bezogenen Akkordprämien, sowie um seinen Antheil an dem Reservefonds ist durch die Anzahl der im Vorjahre einschliesslich der übergeleisteten Tagesschichten zu dividiren. Der sich sonach ergebende Betrag ist für den früheren Akkordarbeiter als nunmehriger Tagelohn festzusetzen, wobei Bruchtheile unter 0,5 kr. fallen zu lassen, dagegen solche von 0,5 kr. oder darüber als ganze Kreuzer in Rechnung zu ziehen sind. Zur Erläuterung diene folgendes Beispiel: Ein Akkordarbeiter mit einem garantirten Tagelohn von 1 fl. hat im Vorjahre einschliesslich Ueberstunden 402,5 Tagesschichten geleistet und hierbei 105 fl. an Prämien und 42,50 fl. als Antheil an dem Reservefonds bezogen. Die Berechnung des zu normirenden Tagelohns wird sich demnach wie folgt stellen: Jahresverdienst im Tagelohn einschliesslich Ueberstunden 402,50 fl., Prämien 105 fl., Antheil an dem Reservefonds 42,50 fl., Gesammt-Jahresverdienst 550 fl., 550 : 402,5 = 1,365, mithin ist nach Aufrundung dem betreffenden Arbeiter ein Tagelohn von 1,37 fl. zuzugestehen. Inwiefern hierbei eine nach dem Dienstalter konstruirte Lohnstufenskala eingeführt werden soll, ist dem Ermessen der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion überlassen, sofern nur das bisherige Einkommen der bisherigen Akkordtheilnehmer nicht geschmälert wird. Selbstverständlich findet diese Vorschrift auf die bisherigen Hilfsarbeiter, denen kein Anspruch auf Prämien und auf Antheile an dem Reservefonds zustand, keine Anwendung und ist demnach den Hilfsarbeitern wie bisher der ortsübliche Tagelohn ungeändert zu bezahlen."

Die Wiener Vertretung Französischer Eisenbahnen.

Die Französischen Eisenbahnverwaltungen Compagnie de Paris à Orléans und Chemin de Fer du Midi haben ihre Agentur G. Schenker, Chef des Hauses Schenker & Comp., übertragen, der gleichzeitig der Vertreter der Chemins de Fer de l'Est und der Paris-Lyon-Méditerranéebahnen ist. (Bei dieser Firma ist auch der pensionirte Eisenbahn-Oberbeamte, Kaiserlicher Rath Johann Kühl thätig.) Der Umstand, dass die grossen Französischen Bahnen sich in Wien vertreten lassen, beweist, wie regsam das Interesse ist, das die Französischen Bahnverwaltungen der gedeihlichen Entwickelung und Ausgestaltung des Güterverkehres, also auch der Handelsbeziehungen mit unserer Monarchie widmen.

Die Betriebsergebnisse der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Jahre 1893.

Die definitive Abrechnung der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1893 zeigt gegenüber den monatlich ausgewiesenen Mehreinnahmen eine Aufbesserung um etwa 500 000 fl. Der thatsächliche Erfolg der Transporteinnahmen des Jahres 1893 beziffert sich mit 75,2 Millionen Gulden, während in dem Berichte des Budgetausschusses als voraussichtlicher Erfolg des Jahres 1893 die Ziffer von 74,7 Millionen Gulden eingestellt ist. Im Vergleiche mit dem Ergebnisse des Jahres 1892 haben die Transporteinnahmen der Staatsbahnen im Jahre 1893 eine Erhöhung um 6,5 Millionen Gulden erfahren. Dieser Erfolg ist um so günstiger, als gleichzeitig in den Ausgaben weitere Ersparnisse durchgeführt werden konnten und die Höhe der letzteren etwa 1 Million Gulden erreichen dürfte. Wie dem Berichte des Budgetausschusses zu entnehmen ist, wurden die Transporteinnahmen der Staatsbahnen für das Jahr 1894 mit einer Summe präliminirt, welche um 3,8 Millionen Gulden höher ist als die provisorisch ausgewiesenen Einnahmen des Jahres 1893. Mit Rücksicht auf die definitive Abrechnung des Jahres 1893 reduzirt sich diese Ziffer auf 3,3 Millionen. Soweit sich die Einnahmen des ersten Quartals 1894 überblicken lassen, verzeichnen die Staatsbahnen jetzt bereits ein Plus von nahezu 2 Millionen Gulden; es ist daher begründete Hoffnung, dass die für das ganze Jahr präliminirte Steigerung von 3,3 Millionen Gulden vollkommen erreicht werden wird.

Die Betriebsergebnisse der Königlich Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1893.

Die finanziellen Resultate der Ungarischen Staatsbahnen übertreffen nach dem Ergebnisse der definitiven Abrechnungen den Voranschlag um 3 417 472 fl. Es betrugen die Einnahmen insgesammt 81 225 656 fl., während im Budget 73 500 000 fl. präliminirt waren; es ergibt sich sonach ein Plus von 7 725 656 fl. Die Ausgaben beziffern sich auf 46 308 183 fl. und stellen sich um 4 308 183 fl. höher als präliminirt gewesen. Dieses Mehrerforderniss erklärt sich aus den stärkeren Leistungen einerseits und aus grösseren Investitionen, die ungefähr 1 Million Gulden in Anspruch genommen haben. Der

Betriebsüberschuss beträgt 34 917 472 fl., während im Budget 31,5 Millionen Gulden präliminirt waren und im Jahre 1892 32 368 618 fl. resultirten. Der Ungarische Handelsminister wird im Einvernehmen mit dem Finanzminister einen Theil des über das Präliminare erzielten Ueberschusses zu Investitionen für die Staatsbahnen verwenden, so zwar, dass mit den aus den Kassenbeständen des Staates zu entnehmenden 7,5 Millionen Gulden insgesammt nahezu an 10 Millionen Gulden für Geleisevermehrungen, Erweiterungen von Stationen und Vermehrung der Betriebsmittel in diesem Jahre zur Verwendung gelangen werden.

Transport infektionsverdächtiger Thiere.

Das Königlich Ungarische Handelsministerium hat verfügt, dass solche Thiere, insofern als nach den bestehenden Vorschriften ihre Transportirung überhaupt zulässig erscheint, nur in geschlossenen Wagen zu befördern sind. In offenen Viehwagen verladene Thiere, welche während des Transportes Veranlassung zu Bedenken geben sollten, sind, wenn überhaupt deren weitere Beförderung zu gestatten ist, sofort nach erfolgter Wahrnehmung in geschlossene Wagen zu verladen.

Eröffnung der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen bringt zur Kenntniss, dass die der Lokalbahngesellschaft Monfalcone-Cervignano konzessionirte Lokalbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano voraussichtlich im Monat Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird.

Den Betrieb auf dieser Lokalbahn wird die K. K. Generaldirektion führen, und wird diese Linie speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Triest unterstellt.

Die normalspurige, 16,378 km lange Strecke beginnt in der Station Monfalcone der Südbahnlinie Nabresina-Cormons und führt über die Stationen: Ronchi L. B., Pieris-Turriaco, Villa Vicentina nach Cervignano. Die genannten Stationen werden für den Gesammtverkehr zur Eröffnung gelangen.

Eröffnung der Lokalbahn Gross-Becskerek-Pancsova.

Auf der neuerbauten 73,5 km langen Vizinaleisenbahn Becskerek-Pancsova wurde am 8. d. Mts. in Anwesenheit des Handelsministers Lukacs der Verkehr eröffnet. In Pancsova machte Handelsminister Lukacs beim Empfange der Munizipalvertretung unter anderem auch die Bemerkung: Jetzt sei Pancsova mit dem grossen Ungarischen Eisenbahnnetze in Verbindung gebracht worden; von nicht minder grosser Wichtigkeit werde für die Handelsinteressen Pancsovas die demnächst zu errichtende Ungarische Dampfschifffahrt-Gesellschaft sein.

Infolge Eröffnung dieser Linie wird nämlich zwischen der Donauschifffahrts-Station Pancsova und der Station Gross-Becskerek der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatsbahnen stehenden Linien Gross-Becskerek-Versecz und Gross-Becskerek-Gross-Kikinda, durch Vermittelung der letztgenannten Station der Hauptlinie Marchegg-Budapest-Orsova-Verciorova, die Verbindung des Donau-Umschlagplatzes Pancsova mit dem internationalen Eisenbahnnetze geschaffen. Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat die bisher auf den Frachtenverkehr beschränkt gewesene Donaustation Pancsova ihrer Schifffahrtunternehmung vom 1. April d. J. an für den Gesammtverkehr eröffnet. Die Lokalbahn Gross-Becskerek-Pancsova hat folgende Stationen ab Gross-Becskerek: Gross-Becskerek-Begafer, Sandorudvar, Ecska, Zsigmondfalva (Sigmundsdorf), Tomasovacz, Ozora, Antalfalva, Torontal-Vasarhely, Czrepaja, Ferenczhalem (Franzenshügel), Torontal-Almas und Pancsova.

Gründung einer Ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Unternehmung.

In der No. 9 S. 73 d. Ztg. erwähnten wir, dass der Ungarische Handelsminister von Lukács der Entwickelung des Schifffahrtsverkehrs ein reges Interesse entgegenbringt, und dass das Schifffahrtsunternehmen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen als Kern eines selbständigen, jedoch der Tarifhoheit des Staates unterstehenden Schifffahrtsunternehmens zu betrachten sei, mittelst welchen in erster Linie der Umschlagsverkehr der Linien der Königlich Ungarischen Staatsbahnen an der unteren Donau intensiver entwickelt werden soll. Wie uns nun aus Budapest gemeldet wird, hat der Handelsminister bei der am 6. d. Mts. stattgefundenen feierlichen Eröffnung der Eisenbahnlinie N. Becskerek-Pancsova erklärt, dass anlässlich der demnächst bevorstehenden Gründung eines Ungarischen Schifffahrtsunternehmens, auch hier ein Umschlagplatz eingerichtet werden soll. Es verlautet nunmehr offiziell, dass der Handelsminister die ihm vorgelegten Gründungsofferten bereits überprüfen lässt und noch im Laufe der jetzigen Session des Reichstages den bezüglichen Gesetzentwurf auf Gründung einer Ungarischen Fluss- und Seeschifffahrts-Aktiengesellschaft einbringen wird. Auf Grund der diesbezüglichen Elaborate, welche theils in der Schifffahrtssektion der Ungarischen Staatsbahnen, theils im Handelsministerium selbst verfasst wurden, haben bereits mehrere Finanzgruppen ihre Offerten vorgelegt, namentlich: 1. Französische Kapitalisten, welche die Gründung gegen 3 % Zinsengarantie, 2. eine Oesterreichisch-Ungarische Finanzgruppe, welche dieselbe gegen 5 % Subvention bei gleichzeitiger Kartellirung des Verkehrs mit der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft unternehmen würde, und 3. die Ungarische ehemals Raaber Schifffahrts-Aktiengesellschaft, welche ebenfalls 5 % Subvention, bei successiver Entwickelung wie bei der Seeschifffahrts-Unternehmung „Adria" bedingt. Wie erwähnt, steht eine baldige Lösung der Frage bevor.

Das System der Zahnradbahnen.

Im Ingenieur- und Architektenverein zu Budapest hielt der dort aus der Schweiz als Gast anwesende Ingenieur Roman Abt einen hochinteressanten Vortrag über die Zahnradbahnen. Bisher war der grössere Theil dieser Bahnen nur für den Touristenverkehr bestimmt und geeignet; erst durch die Initiative des Vortragenden, und zwar durch dessen für solche Bahnen von ihm erfundene Konstruktion einer neuartigen Lokomotive wurde es möglich, dieselben dem allgemeinen Verkehre dienstbar zu machen. Dadurch ist es gelungen die an hohen Betriebskosten laborirenden Bergbahnen zu Zahnradbahnen umzugestalten und somit die Kosten bedeutend herabzudrücken. Der Vortragende illustrirte dies durch zahlreiche Modelle und Berechnungen, auf welche Details wir hier nicht eingehen können.

Generalversammlung der Budapester Vizinal-Eisenbahngesellschaft am 22. März d. J.

Dem verlesenen Geschäftsbericht für 1893 zufolge betrugen die Gesammteinnahmen dieser von der Budapester Strasseneisenbahn-Gesellschaft (Pferdebahnbetrieb) mit Lokomotivkraft betriebenen 4 Lokalbahnlinien (Budapest-Soroksar-Haraszti, Haraszti-Raczkeve, Budapest-Csinkota und Budapest-Alt-Ofen-Filatorigat-Szent Endre) 275 223,55 fl., die Gesammtausgaben dagegen 206 364,25 fl. Es wurde beschlossen, von dem Ueberschusse von 68 859,30 fl. eine Dividende von 9 fl. auf die im Umlaufe befindlichen 7 500 Stück Prioritätsaktien zu bezahlen und den Rest von 1 359,30 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft am 12. d. Mts.

Der Präsident gab den Stand der Verhandlungen mit der Wiener Tramwaygesellschaft in Angelegenheit der Einführung eines Korrespondenzverkehres und des Abschlusses eines Peageverhältnisses bekannt. Aus dem Geschäftsbericht für 1893 ergibt sich ein Reingewinn von 124 008 fl.

Hiervon wurden 80 010 fl. zur Einlösung des am 1. Januar d. J. fälligen Kupons der im Umlaufe befindlichen 16 002 Stück Prioritätsaktien mit je 5 fl. verwendet, sodass noch ein Betrag von 43 998 fl. zur Verfügung der Generalversammlung steht. Diese beschloss, auf die im Umlaufe befindlichen 24 000 Stammaktien eine Dividende von 1 fl. zu vertheilen und den Rest von 19 398 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Nachrichten über die Beilegung des Zwischenfalles in Serbien und die Meldungen über den Eintritt von regnerischem Wetter in Ungarn übten einen günstigen Eindruck namentlich für die Transportwerthe, von denen mehrere nach den muthmaasslichen Dividenden geschätzt wurden. So die Aktien: der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2960, Dividende 134 fl. gegen 129,25 fl. im Vorjahre) und Buschtêhrader (Littera A 1209, Dividende 52,50, Littera B 471, Dividende 21); günstige Bilanzgerüchte und die Enthebung des Kurators für ihre 3 % Prioritäten hoben die Aktien der Staatsbahn (339,25); ebenso auch die der Südbahn (107,75) wegen ihres andauernd starken Verkehrs. Die „kleine" Aktie Dux-Bodenbach (756,75) war wieder beliebt. Gesucht war auch Wien-Neustädter Lokomotivfabrik (Siegl, 258), welche eine Dividende von 12 fl. gegen 10 fl. im Vorjahre vertheilt. Nordwestbahn (229) und Elbethalbahn (263,50) waren infolge fortgesetzter Realisirungen etwas matter. In Prioritäten waren trotz der Besserung des Silberpreises nur geringfügige Kursänderungen bemerkbar.

Aus Russland.

Trassirung der Zufuhrbahnen.

Die in Russland sehr langsam vor sich gehende Entwickelung des Baues von Zufuhrbahnen hat gewiss zum Theil seinen Grund in der viel zu schwerfälligen Prozedur, die mit

der Erlangung der Erlaubniss zur Anstellung der Vorarbeiten verbunden war. Es ist daher ein Fortschritt, dass gegenwärtig das Ministerium des Innern den Gouverneuren das Recht verliehen hat, Privatpersonen, Eisenbahnverwaltungen und Aktiengesellschaften die Vornahme der Trassirung von Zufuhrbahnen zu gestatten. Nach endgültiger Trassirung haben die Gouverneure die Gesuche dem Ministerium der Verkehrsanstalten zuzusenden.

Im Interesse der Produktion Russlands muss man wünschen, dass diese Erleichterung den gewünschten Erfolg haben möge, denn bei dem bekannten, entsetzlichen Zustande, in dem sich zur Zeit die Wege in Russland befinden, ist ein jeder Fortschritt in dieser Richtung von Werth.

Zur Verstaatlichungsfrage.

Obgleich die Verstaatlichung der Südwestbahnen schon unzählige Male angekündigt worden ist, aber ebensoviel Male diese Ankündigung sich als irrig herausgestellt hat und infolge dessen eine solche Nachricht mit einem gewissen Misstrauen aufgenommen werden kann, so kommen wir doch wiederum auf die Frage zurück, weil die sonst sehr gut unterrichtete Zeitung „Kiewskoje Sslowo“ mittheilt, dass alle vom Moskauer Meridian westlich belegenen Bahnen verstaatlicht, alle östlichen im Privatbesitz belassen würden. Die Staatsbahnen Westrusslands würden in Bezirke getheilt; von Warschau, Wilna, Kiew usw. Von den Südwestbahnen werde die Linie Rowno-Grajewo zugleich mit der Weichselbahn und der Warschau-Terespoler dem Warschauer Bezirk zugetheilt, die Linie Jelissawetgrad-Birsula der Charkow-Nikolajewer Bahn und dem Charkowschen Bezirk. Die Hauptlinie der Südwestbahnen, mit welcher die Fastowbahn und ein Theil der Kiew-Woronesher vereinigt würden, käme an den Kiewschen Bezirk. Nach der Verstaatlichung würden alle Abtheilungen der Verwaltung dieser Privatbahnen dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt werden, mit Ausnahme der finanziellen Abtheilung, welche unter das Finanzministerium käme. Die vorbereitenden Arbeiten zur Verstaatlichung sollen am 1. Juni d. J. beginnen und die Verstaatlichung am 1. Januar 1895 erfolgen. Nach annähernder Abschätzung würden die Aktionäre 112 R. für eine Aktie im Nominalwerthe von 100 R. erhalten. Ferner würde auch die Pensionskasse der Beamten liquidirt werden, wobei diese bei dem guten Stande der Kasse wohl das Drei- oder Vierfache ihrer Einlagen empfangen würden.

Reklamationen, betreffend Ueberzahlungen von Frachtgebühren.

Eine starke Klage des Publikums, das die Russischen Eisenbahnen benutzt, bezieht sich darauf, dass von den Versendern oder Empfängern sehr häufig Ueberzahlungen an Frachtgebühren erhoben werden und dass Reklamationen der Geschädigten in vielen Fällen nicht nur nicht die erforderliche schleunige Erledigung finden, sondern sogar überhaupt ganz unbeantwortet bleiben. Um nun diesem weit verbreiteten Unwesen zu steuern, hat das Ministerium der Verkehrsanstalten verfügt, dass alle Eisenbahnen halbjährlich zum 1. März und zum 1. September dem Eisenbahndepartement Berichte über den Verlauf derartiger Reklamationen vorzustellen haben und dass auf allen Bahnen besondere Bücher einzuführen sind, in welchen der Eingang derartiger Reklamationen und das Datum ihrer Erledigung zu verzeichnen ist.

Nach dem augenblicklichen Stande der Gesetzgebung in Russland ist übrigens die Nichtregelung dieser Art Reklamationen nur auf Trägheit zurückzuführen, denn alle Tarifüberhebungen fliessen der Staatskasse zu. Das war noch vor einigen Jahren ganz anders. Damals flossen diese Gelder den Kassen der Privatbahnen zu und wurden dann von einem Theil der Bahnen zum Schluss des Jahres zum Theil als Gratifikation unter die Beamten vertheilt, je mehr vorhanden war, desto grösser konnten die Gratifikationen sein. Dieser Zustand rief natürlicherweise die schlimmsten Klagen hervor und die Folge war die gesetzliche Regelung, die zu der Festsetzung führte, dass alle Mehrerhebungen, die nicht von den berechtigten Personen reklamirt worden sind, der Staatskasse zuzuführen sind. Damit schwand das Interesse, möglichst grosse Mehrerhebungen zu machen und dürfte die nicht rechtzeitige Abwickelung der geltend gemachten Frachtreklamationen, wie auch der Reklamationen für konstatirte Mankos nur auf Lässigkeit der Beamten beruhen. Es ist daher zu erwarten, dass nunmehr die Reklamationen schnellere Erledigung finden werden, nachdem zwei Mal im Jahre Berichte über den Verlauf derselben dem Ministerium vorzustellen sind.

Wladikawkasbahn: Vermehrung des Materials.

Die Verwaltung der Wladikawkasbahn will ihr rollendes Material für 12 Millionen Rubel vermehren und hat das betreffende Gesuch bereits dem Ministerium zugestellt. Schon in diesem Frühjahre will sie die Vermehrung des Materials in Angriff nehmen.

Südwestbahnen: Bau der Zweigbahn nach Kremenez.

Die Verwaltung der Südwestbahnen beginnt in diesem Jahre den Bau einer Zweigbahn nach Kremenez in Wolhynien; die Länge der Zweigbahn beträgt 28 Werst; die Zweigbahn ist insofern von hoher Wichtigkeit, als damit eine reguläre Ausbeutung der grossen Reichthümer des Kremenezer Montanbassins ermöglicht wird. Es hat sich auch bereits eine Gesellschaft Russischer Kapitalisten zur Exploitation der dortigen Erzgruben gebildet.

Projekt Jekaterinoslaw-Nikopol.

Der Verein der Kohlenindustriellen Südrusslands sucht um den Bau einer Eisenbahn von Jekaterinoslaw nach Nikopol nach; diese Bahn werde eine grosse Bedeutung für die in der Nähe von Nikopol befindlichen Mangangruben haben und die Versorgung aller Südrussischen metallurgischen Fabriken mit Manganerz ungemein erleichtern.

Projekt Belsk-Belowesher Wald.

Das Apanagendepartement hat das Projekt einer Zweigbahn von der Stadt Belsk zum Belowesher Walde vorgelegt, durch welche der Holzreichthum dieses Waldes leichter ausgebeutet werden könne. Die Länge der Bahn beträgt 50 Werst. Der Dirigirende des Departements hat sich persönlich von der Nothwendigkeit der Bahn überzeugt. Der Bau der Bahn soll der Gesellschaft der Südwestbahnen übergeben werden mit der Verpflichtung, die Bahn zum 1. September d. J. fertigzustellen.

Der Hafen von Berdjänsk.

Der Ausbau des Hafens von Berdjänsk, der gegenwärtig beschlossen ist und demnächst in Ausführung gebracht werden wird, hat die selbstredende Folge gehabt, dass verschiedene Projekte über die Verbindung dieses Hafengeleises mit den nächsten Eisenbahnlinien entstanden sind. Dahin gehören die Losowo-Ssewastopoler und Jekatherinenbahn, und zwar soll die erstere Bahn von der Station Wassiljewka, die letztere von der Station Tschaplino mit dem Hafenplatz verbunden werden. Jede Richtung findet lebhafte Vertheidiger, doch neigt sich zur Zeit noch die Meinung mehr zu Gunsten einer Verbindung mit der Losowo-Ssewastopoler Bahn.

Andrejewka-Ssipelnikow eröffnet.

Am 27. Februar d. J. ist der Betrieb auf der Zweigbahn Andrejewka-Ssipelnikow der Losowo-Ssewastopoler Bahn eröffnet worden.

Transkaukasische Eisenbahn: Borshomer Zweigbahn eröffnet.

Auf der Borshomer Zweigbahn der Transkaukasischen Bahn wird am 1. Mai d. J. der Betrieb eröffnet werden, wie das auch ursprünglich beabsichtigt gewesen ist. Um diesen Termin jedoch einhalten zu können, muss der Fluss Kura mittelst einer hölzernen Nothbrücke von 30 Faden überschritten werden, da die Eisentheile für die genannte Brücke noch nicht geliefert worden sind. Die Eile in der Fertigstellung der Bahn wird wohl zum Theil in dem Umstande begründet sein, dass Borshom ein Kaiserliches Gut mit besonders gesundem Sommeraufenthalte ist und daher häufig aufgesucht wird.

Narewbahn: Narewbrücke.

Auf der Narewbahn soll mit dem Bau einer eisernen Brücke über den Narewfluss bei dem Dorfe Segrshe mit einem Kostenaufwande von 350 000 R. begonnen werden.

Rjäsan-Uralsk: Zweigbahn.

Mit den Erdarbeiten auf der Zweigbahn von Bogojawlenskaja-Ssosnowka der Rjäsan-Uralskbahn, 80 Werst lang, soll gegenwärtig begonnen und dieselben so gefördert werden, dass sie zum Herbst fertiggestellt sind.

Naphtaheizung der Lokomotiven.

Auf der Koslow-Woronesh-Rostowbahn ist die Naphtaheizung der Lokomotiven eingeführt worden. Gleichzeitig berichten die Russischen Zeitungen, dass auch auf den Südwestbahnen die Naphtaheizung eingeführt werden soll.

Aus Belgien.

Eisenbahngesellschaft Tournai-Jurbise und Landen-Hasselt.

Nach dem am 19. März d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht hatte die Gesellschaft im Jahre 1894 aus dem Betriebe ihrer Linien eine Einnahme von 1 033 376,68 Francs; hierzu kamen an Uebertrag aus dem Vorjahre 451,08

Francs und an Zinsen 13 204,18 Frcs., zusammen also 1 047 031,94 Francs. Davon verzehrten die allgemeinen Unkosten 76 433,30 Francs, die Tilgung der Antheilscheine 70 000 Frcs., der Gewinn der Genussscheine 45 022,27 Frcs., der Gewinn der Vorzugsantheilscheine 375 000 Frcs. und der Gewinn der Stammantheilscheine 480 000 Frcs., während 576,37 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Vorzugsantheilscheine betrug für das Halbjahr je 7,50 Frcs., also für das ganze Jahr 15 Frcs., derjenige der Stammantheilscheine für das erste Halbjahr 9,25 Frcs., für das zweite Halbjahr 9,95 Frcs., also für das ganze Jahr 19,20 Frcs. gegen 17,40 Frcs. im Vorjahre.

Belgische Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen.

Der Bestand an Eisenbahnwerthen, der sich Ende 1892 auf 4 853 906,90 Frcs. belief, ist bis Ende 1893 auf 6 229 619,92 Francs gestiegen; da die Gesellschaft auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit und auf Theilung der Zinsen beruht, so hat diese Erhöhung des Bestandes, die unmittelbare Wirkung, dass die Schuldverschreibungen grössere Sicherheit erhalten und dass der Ertrag der Antheilscheine steigt. Die Zinsen der im Bestande befindlichen Werthe ergaben eine Einnahme von 277 068,30 Frcs., die sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre auf 280 497,95 Frcs. erhöhte. Die allgemeinen Unkosten erforderten 13 853,56 Frcs. und die Verzinsung der Schuldverschreibungen 162 846 Frcs., sodass 103 798,39 Frcs. zur Verfügung der am 27. März d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Davon flossen je 5 189,90 Frcs. in die satzungsgemässen Rücklagen und die Rücklagen für unvorhergesehene Fälle; 90 000 Frcs. wurden an die 6 000 Vorzugsantheilscheine als Gewinn (6 %) vertheilt und 3 418,59 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Nationale Nebenbahngesellschaft.

Am 2. d. Mts. hat die Vergebung des Baues der neuen Linie Montigny le Tilleul-Thuillies stattgefunden; diese Linie wird zahlreiche Anschlüsse nach Fabrik- und landwirthschaftlichen Anlagen erhalten.

Die Arbeiten an der Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Linie von Brüssel (Rouppeplatz) nach la Petite Espinette haben im März dieses Jahres begonnen.

Brüsseler Stadtbahn.

Der von der Regierung eingesetzte Untersuchungsausschuss, welcher die Konzessionsgesuche um die Eisenbahn zwischen der Ober- und Unterstadt in Brüssel prüfen soll, hat über die mit Meterspur zu bauende Pferdebahn der Gesellschaft der wirthschaftlichen Eisenbahn ein ungünstiges Gutachten abgegeben. Dieser Entwurf habe vor den übrigen Entwürfen, nämlich der Untergrundbahn von Gillon, der Seilbahn von Vanderschueren, der elektrischen Bahn mit oberirdischer Stromzuführung der Brüsseler Strassenbahngesellschaft und dem Entwurf der Schmalspurbahngesellschaft keine Vorzüge, biete aber den ernstlichen Nachtheil, dass die Schienen auf dem engsten Theile des Hofberges (montagne de la cour) auf das Pflaster gelegt werden müssen, was eine wirliche Gefahr für Fussgänger und Fahrzeuge bilde.

Brüsseler Strassenbahnen.

Nach dem „Moniteur des chemins de fer" soll die von der Brüsseler Strassenbahngesellschaft eingerichtete elektrische Strassenbahnlinie mit oberirdischer Stromzuführung auf den Brüsseler Aussenboulevards Mitte dieses Monats eröffnet werden (vergl. Nr. 10 S. 88 d. Ztg.).

Lebensmittelverkehr zwischen Belgien und England.

Die Berufsgenossenschaft für Lebensmittelversorgung hatte in ihrer Zeitschrift mitgetheilt, dass die Linie Ostende-Dover für den Güterverkehr nicht eingerichtet sei, mit den Frachtstücken unsorgfältig umgehe und ausserordentlich hohe Fracht erhebe. Demgegenüber weist die Englische Festlandsagentur in Brüssel darauf hin, dass die Linie Ostende-Dover bereits seit 45 Jahren für den Verkehr von Frachtstücken unter 200 kg eingerichtet ist und dass 1892 der Verkehr 2 826 000 kg betrug. Jedes in Belgien so zeitig aufgegebene Frachtstück, dass es vor 9 Uhr Abends in Ostende ankommt, wird noch an demselben Tage eingeschifft und am nächsten Morgen in London bestellt. Alle feinen Lebensmittel werden stets vor 8 Uhr Morgens den Londoner Markthallen übergeben und einschliesslich aller Nebenkosten zum Preise von 15 Frcs. für 100 kg mit einer Mindestberechnung für 20 kg in der Wohnung bestellt. Diese 3 Frcs. kostende Mindestsendung kann auch noch aus verschiedenen Kasten oder Körben bestehen.

Aus Frankreich.

Beistellung, Be- und Entladung der Güterwagen.

Durch Erlass vom 28. Februar d. J. hat der Minister der öffentlichen Arbeiten über die Beistellung, Be- und Entladung der Güterwagen unter Aufhebung des Art. 15 des Ministerialerlasses vom 26. April 1892 folgendes bestimmt:

Beistellung. Die Versender sind verpflichtet, dem Abgangsbahnhof schriftlich die Anzahl der Güterwagen, welche sie zur Beförderung der von ihnen zu verladenden Waaren brauchen, nebst der Art und dem Gewicht dieser Waaren anzuzeigen. Innerhalb 48 Stunden nach Empfang des Gesuchs setzt die Gesellschaft den Versender von Tag und Stunde, wo die Wagen zu seiner Verfügung stehen, in Kenntniss. Die Beförderungsfristen laufen vom Tage nach Empfang des Gesuchs des Versenders, werden aber um die Verzögeruugen verlängert, welche die Beladung der Wagen erleidet, wenn diese nicht innerhalb der unten angegebenen Frist ausgeführt ist. Die Gesellschaft kann den Versender nach ihrer Wahl durch die Post, durch Eilboten oder durch Telegramm benachrichtigen, doch dürfen die Kosten dieser Mittheilung, die vom Versender zu tragen sind, keinenfalls die Gebühr für einen Brief übersteigen; hat indessen der Versender die Verwendung des Telegraphen verlangt, so hat er auch die Kosten dafür zu tragen.

Beladung. Die Beladung der Wagen muss im Laufe des Tages, an dem sie zur Verfügung des Versenders gestellt sind, vollständig ausgeführt sein, vorausgesetzt, dass die Mittheilung dem Betheiligten so zeitig übersandt ist, dass er sie spätestens vor 5½ Uhr Nachmittags des Tages zuvor, an dem die Beladung ausgeführt sein muss, erhalten hat und dass die Wagen zu der für die Oeffnung des Bahnhofs vorgeschriebenen Stunde zu seiner Verfügung standen. Ist eine oder die andere dieser Bedingungen nicht erfüllt, so wird die dem Versender für die Beladung zugemessene Frist um 24 Stunden vermehrt. Ebenso ist zu verfahren, wenn der Versender in einer Gemeinde wohnt, welche kein Postamt besitzt oder die nicht durch dasselbe Postamt wie der die Nachricht absendende Bahnhof bedient wird, es sei denn, dass die Gesellschaft den Versender durch Eilboten hat benachrichtigen lassen. Nach Ablauf der Fristen wird ein Standgeld von 10 Frcs. für jeden bestellten Wagen und jeden Tag Verzögerung ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit des Wagens erhoben.

Entladung. Die Gesellschaft kann den Empfänger nach ihrer Wahl durch die Post, durch Eilboten oder durch den Telegraph benachrichtigen, wobei die obigen Bestimmungen bezüglich der Kosten der Mittheilung auch für diejenige an den Empfänger maassgebend sind. Die Wagen müssen am Tage nach dieser Nachricht vollständig entladen sein, vorausgesetzt, dass diese so zeitig abgesendet wurde, dass sie vor 5½ Uhr Nachmittags des Absendungstages bestellt wird. Anderenfalls wird die dem Empfänger für die Entladung bemessene Frist um 24 Stunden verlängert. Ebenso ist zu verfahren, wenn der Empfänger in einer Gemeinde wohnt, die kein Postamt besitzt oder die nicht durch dasselbe Postamt wie der die Nachricht absendende Bahnhof bedient wird, es sei denn, dass die Gesellschaft den Empfänger durch Eilboten benachrichtigen lässt. Wenn die Anzahl der durch den Anmeldezettel desselben Tages angekündigten Wagen mehr als 10 beträgt, so ist der Empfänger nur verpflichtet, an dem gleichen Tage 10 Wagen zu entladen, während er für die übrigen Wagen ohne Rücksicht auf die Anzahl einen ferneren Tag für die Entladung erhält, es sei denn, dass die vollständige Abfertigung auf Verlangen des Absenders oder Empfängers stattgefunden hat. Nach Verlauf der obengenannten Fristen können die Gesellschaften entweder die Entladung selbst ausführen lassen und unbeschadet des gewöhnlichen Lagergeldes für die entladenen Waaren eine Entladegebühr von 0,30 Frcs. für die Tonne erheben oder aber die Waaren auf den Wagen lassen und nach Ablauf der Fristen ohne Rücksicht auf die Tragfähigkeit des Wagens ein Standgeld von 10 Frcs. für den Wagen und 24 Stunden Verzögerung erheben.

Gemeinsame Bestimmungen. In allen Fällen werden bezüglich der Be- und Entladefristen der Wagen sowie des Empfangs des Benachrichtigungsschreibens Sonn- und Feiertage nicht in Anrechnung gebracht; ebenso verhält es sich bezüglich der Fristen für die Lieferung der Wagen an den Versender und für die Ablieferung an den Empfänger.

Die Kohlen-Einfuhrtarife.

In der Frage der Kohlen-Einfuhrtarife (vgl. Nr. 19 S. 169 d. Ztg.) hat der Minister der öffentlichen Arbeiten am 1. Februar d. J. an die Generalinspektoren des Staatsaufsichtsdienstes folgendes Rundschreiben erlassen:

Bei Unterzeichnung der Verträge von 1883 haben die grossen Gesellschaften bezüglich der Tarife gewisse Verpflichtungen übernommen, von denen eine die sogenannten Einfuhrtarife betrifft. Sie haben sich bereit erklärt, jede Preisfestsetzung zu ändern, welche die Wirkung haben könnte, die aus

den Zollsätzen hervorgehenden wirthschaftlichen Bedingungen zu beeinträchtigen, vorausgesetzt, dass die fraglichen Waaren nicht auf anderen Verkehrswegen zu billigerem Preise in Frankreich eingeführt werden. Am 26. Januar 1884 richtete das Ministerium der öffentlichen Arbeiten an die Handelskammern und Berufsgenossenschaften (chambres consultatives) ein Rundschreiben, um sie zur Angabe von Thatsachen einzuladen, welche die Anwendung dieser Verpflichtung begründen könnten; die Antworten wurden der Erwägung des Landes-Eisenbahnrathes unterbreitet. Später wurde der Eisenbahnrath noch mit Beschwerden, die von den Handelskammern im Laufe der 1889 vom Handelsminister über das Zollwesen angestellten Untersuchung gegen die Einfuhrtarife erhoben wurden, befasst. Zu verschiedenen Malen sind also alle Tarife, die als Einfuhrtarife gelten können, vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten geprüft worden; gleichwohl sind in letzter Zeit Beschwerden gegen die Begünstigung der ausländischen Kohlensendungen vorgebracht. Ich ersuche Sie demnach, die Kohlentarife des Ihrer Aufsicht unterstehenden Netzes zu prüfen und mir diejenigen Tarife anzuzeigen, die etwa die Einfuhr ausländischer Kohle zum Schaden der inländischen erleichtern, wobei Sie zugleich die Sätze der Eisenbahn mit denjenigen des Wasserweges zu vergleichen haben. Es müssen also für jeden der genannten Tarife und für die hauptsächlichsten Verbrauchs-Mittelpunkte die Preise und Bedingungen jeder Verkehrsart sowie die etwaigen Unterschiede in der Behandlung von ausländischer und Französischer Kohle aus der Darstellung ersichtlich sein.

Aus England.

Die Vorzüge des flüssigen Feuerungsmaterials für Lokomotiven

haben die Ostbahn veranlasst, weitere 27 Lokomotiven, darunter 2 Güterzuglokomotiven, mit dem Holden'schen Brenner ausrüsten lassen. Namentlich während der Zeit des vorjährigen Streiks hat die Gesellschaft die Vortheile der Einrichtung empfunden. Sie empfiehlt sich, wo Arbeiterausstände zu befürchten sind, um so mehr, als die Lokomotiven nach Belieben auch mit Kohle gefeuert werden können.

Der finanzielle Erfolg der Abschaffung der II. Klasse auf einigen Strecken der Ostbahn,

welche vom 1. Januar 1893 auf der Hauptlinie und den ländlichen Zweiglinien nicht mehr gefahren wurde, drückt sich in folgenden Zahlen aus: Während des letzten Halbjahres betrug der Rückgang in der Einahme aus dem Verkehr der II. Klasse 874 380 *M*, die Zunahme in den Einnahmen der I. und III. Klasse 229 460 *M* und 658 600 *M*.

Die Gesetzesvorlage, betreffend den Kanaltunnel

ist auch im laufenden Jahre wieder zur Berathung gestellt. Es wurde die Ermächtigung des Parlaments für die Fortführung der Versuche beantragt, durch welche die Ausführbarkeit eines bleibenden Eisenbahntunnels unter der Meerenge von Dover nachgewiesen werden soll. Bekanntlich sind diese „Versuchsarbeiten" schon Jahre lang im Betrieb. In der Vorlage findet sich ein Passus, der besagt, dass der Schatzkanzler seine Zustimmung zur Ausführung des definitiven Tunnels geben soll, wenn die Probeausführung zufriedenstellend ausfällt, mit der Maassgabe, dass das Schatzamt oder eine sonstige Staatsbehörde die Ueberhändigung des Unternehmens verlangen darf.

Eine andere Gesellschaft, die „Kanal-, Brücken- und Eisenbahngesellschaft" hat ebenfalls eine Vorlage über die Kreuzung der Wasserstrassen eingebracht, in die eine ähnliche Bestimmung, betreffend die staatsseitige Uebernahme des Verkehrsweges, aufgenommen ist. In der Vorlage ist auch der Personen-, Güter- und Gepäcktarif, welcher zur Anwendung kommen soll, vorgesehen. Für Personen sollen auf die Meile in den 3 Klassen 3, 2 und 1 d. (15,5, 10,4 und 5,2 ₰ auf 1 km) erhoben werden.

Ueber Englischen Oberbau

erscheint im „Railway Engineer" gegenwärtig eine Folge von Aufsätzen, zu denen die in neuerer Zeit erforderlich gewordenen Oberbauverstärkungen den Anlass gegeben haben. Die letzteren sind eine Folge der Beförderung schwererer Züge mit grösseren Geschwindigkeiten, welche auch zum Bau von Lokomotiven mit erheblich vergrösserter Treibachsbelastung geführt haben.

In der Märznummer dieses Jahres ist der Normal-Oberbau der Südwestbahn behandelt. Einige Angaben — auf metrisches Maass umgerechnet — mögen hier wiederholt werden. Die Stahlschienen sind rund 9 m lang, wiegen 43 kg auf 1 m und haben je 11 Schwellen; letztere, aus kreosotirtem Baltischen Rothtannenholz, sind 2,75 m lang und haben 25 × 12,5 cm Querschnitt. Die Stühle wiegen je 20,8 kg; sie sind mit drei Hohlnägeln aus verdichtetem Eichenholz — einer innen und zwei aussen —, die in die eisernen Splinte getrieben werden, auf den Schwellen befestigt. Die Keile, ebenfalls aus verdichtetem Englischem Eichenholz, sitzen aussen und haben 17,8 cm Länge.

Aus Spanien.

Betriebseröffnung.

Die Schmalspurbahn von Valdepeñas nach Calzada de Calatrava ist in den ersten Tagen des Februar eröffnet worden; diese Bahn schliesst in Valdepeñas an die Linie Manzanares-Cordoba der Eisenbahn Madrid - Saragossa - Alicante an und wurde am 24. März 1891 an P. Ortez de Zarate konzessionirt.

Eisenbahn Madrid-Villa del Prado.

Nach dem Beschluss der am 5. März d. J. abgehaltenen Hauptversammlung wird den Gläubigern folgender Vergleichsentwurf vorgelegt werden: Die im Umlauf befindlichen 16 935 Schuldverschreibungen erster Reihe werden durch ebenso viele Kapitalantheile und die 4 000 Schuldverschreibungen zweiter Reihe durch 2 700 Kapitalantheile ersetzt, während 365 Kapitalantheile den nicht bevorrechteten Guthaben vorbehalten und an diese nach Maassgabe ihrer Ansprüche vertheilt werden. Diese ohne Werthbezeichnung zu schaffenden 20 000 Kapitalantheile haben Anspruch auf je $^1/_{20000}$ des Gesellschaftsvermögens und Gewinnes, vorbehaltlich jedoch der Ansprüche der Gewinnantheile, welche die gegenwärtigen 50 000 Antheilscheine ersetzen sollen. Von dem Reinertrage werden zunächst 5 % den Rücklagen zugeführt, bis diese 500 000 Frcs. erreichen; alsdann erhalten sämmtliche Kapitalantheile Gewinne bis zur Höhe von je 15 Frcs.; der Ueberschuss fliesst in die Rücklagen, aus denen in ungünstigen Jahren der Gewinn von 15 Frcs. für die Kapitalantheile aufgefüllt wird. Diese besonderen Rücklagen hören auf, wenn der Reinertrag während 3 aufeinander folgender Jahre genügend war, um den genannten Gewinn unverkürzt zu zahlen. Ist dieser Fall eingetreten, so erhalten aus dem Ueberschuss statt dessen die Gewinnantheile Gewinne bis zur Höhe von je 5 Pes., während der Rest je zur Hälfte den Kapital- und Gewinnantheilen gehört. Im Fall der Auflösung werden von dem Gesellschaftsvermögen nach Deckung der Schulden die Kapitalantheile zum Satze von je 300 Pes. zurückgezahlt und der Rest zur Hälfte zwischen die Kapital- und Gewinnantheile vertheilt.

Die Hauptversammlung hat den Verwaltungsrath ermächtigt, diesen Vergleichsentwurf gemäss dem Spanischen Gesetze vorzulegen und eintretendenfalls alle Aenderungen, die er für erforderlich halten sollte, vorzunehmen.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Die Schutzgenossenschaften (trust companies) der Gläubiger dieser Gesellschaft hatten gegen letztere in London eine Klage wegen Nichtaushändigung des Ertrages der Schuldverschreibungen angestrengt, aber sich schliesslich mit der Gesellschaft in dem Sinne geeinigt, dass sie noch den Betrag zur Vollendung der Anfangsstrecke herausgeben würden, während der Rest an die Zeichner zurückzuzahlen ist. Die Rechnung der Einahmen und Ausgaben vom 11. Juli 1889 bis 31. Dezember 1893 ergibt einen Ertrag der Schuldverschreibungen von 416 815 £ 2 sh. 10 d., und an Zinsen des vorläufig angelegten Betrages 14 201 £ 7 sh., zusammen also 431 016 £ 9 sh. 10 d.; davon sind ausgegeben: für Zinsen und Tilgung 118 033 £ 1 sh., für den Bau 68 712 £ 1 sh. 8 d., an Gerichtskosten und persönlichen Vergütungen 25 537 £ 6 sh. 3 d., sodass noch 218 734 £ 11 d. zur Verfügung stehen. Nach dem beabsichtigten Vergleich würden davon gebraucht als Restbetrag der Gerichtskosten und persönlichen Vergütungen 7 474 £ 4 sh. 5 d., zur Begleichung des Guthabens von Drexel Harjes 20 196 £, zur Begleichung desjenigen der Nordbahn 3 8[illegible]0 £, an rückständigen Gehältern 4 500 £ und zur Vollendung der Anfangsstrecke 29 306 £ 6 sh. 6 d., während an die 61 383 Schuldverschreibungen je 2,5 £, also im ganzen 153 457,5 £ zurückgezahlt werden. Am 15. Januar d. J. haben die Schutzgenossenschaften beim Londoner Gericht die Bestätigung dieses Vergleichs, dem etwa $^2/_3$ sämmtlicher Schuldscheininhaber zugestimmt haben, beantragt; das Gericht hat sein Erkenntniss auf den 3. d. Mts. vertagt.

Aus Nordamerika.

Die Umgestaltung der Strassenbahnen in Baltimore.

Unter denjenigen Amerikanischen Städten, deren Verkehrsmittel in neuester Zeit sich am meisten entwickelt haben, befindet sich Baltimore. Das „Street Railway Journal" berichtet hierüber folgendes:

Noch vor 3 Jahren befanden sich die Baltimorer Strassenbahnen in einer sehr mässigen Verfassung; seitdem aber haben sie eine gründliche Umgestaltung erfahren; an Stelle des Pferdebetriebes ist der mechanische getreten und infolge dessen ist auch die Geschwindigkeit wesentlich erhöht worden; die alten Wagen sind abgeschafft und neue Geleise verlegt worden. Die jetzigen Linien liegen sehr günstig für den Verkehr und münden in der Geschäftsgegend; auf den Uebergang von den Linien einer zur anderen Gesellschaft ist thunlichst gerücksichtigt. Die Ausführung der neuen Anlagen ist eine solide; sie war sowohl durch die hügelige Beschaffenheit des Geländes als auch durch die Vorfluthanlagen in vielen Punkten sehr erschwert. Namentlich die Kabelbahnen waren häufig zur Ausführung von Dukeranlagen gezwungen. Die Anlagen bieten vom Standpunkt des Ingenieurs vielfach grosses Interesse; namentlich die Vorstadtbahnen — im Hinblick auf ihre solide Ausführung —, der Viaduktabschnitt im Herzen der Stadt, die beiden eisernen Viadukte, welche den Stony Run überspannen, die steilen Ansteigungen im York Road, die verwickelten Kabelkreuzungen u. a. m.

Die Zahl der Strassenbahngesellschaften hat sich durch Verschmelzungen auf etwa 5 von der vierfachen Anzahl vermindert, ohne dass jedoch nach Angabe des „Street Railway Journal" der Wettbewerb beeinträchtigt worden wäre, denn im allgemeinen sind auf gleichgerichteten Verkehrsstrecken Linien verschiedener Gesellschaften vorhanden. Die 5 Gesellschaften sind:

die Baltimore Traction Company	mit	121 km
„ City and Surburban Railway Company	„	98 „
„ Baltimore City Passenger Railway Company	„	74 „
„ Lake Roland Elevated Railway Company	„	35 „
„ Central Passenger Railway Company	„	21 „
		349 km

Von diesem Streckenbahnnetz, welches mehr als den doppelten Umfang desjenigen von Berlin hat, werden 61 km mit Kabeln, 230 km mit Elektrizität, der Rest — 58 km — vorläufig noch mit Pferden betrieben; die Abschaffung des Pferdebetriebes ist aber auch hierfür bereits in die Wege geleitet. Die Gesammtkosten der in den letzten 3 Jahren in Baltimore gemachten Umänderungen belaufen sich auf 40 000 000 *M.* und noch mehrere Millionen sind erforderlich, um die Umbauten zum Abschluss zu bringen.

Der Erfolg der Verbesserungen lässt sich vorläufig noch nicht statistisch in einwandfreier Weise ausdrücken. Verkehrszahlen sind von den Gesellschaften nicht zu erhalten, da sie dieselben ängstlich geheim halten. Ausserdem sind die Verkehrsbedingungen während der Umbauten keine normalen gewesen. Die Frage über den Verkehrsumfang kann nur relativ durch Gegenüberstellung der Parksteuer beantwortet werden. Die Gesellschaften müssen 9 % der Roheinnahmen an die Stadt abführen, als eine Steuer für die Unterhaltung der öffentlichen Parks; die Abgabeziffer lässt aber die absoluten Verkehrsziffern naturgemäss nicht erkennen; schätzungsweise ergibt sich folgendes:

Gesellschaften	Parksteuern in Mark 1892	1893
Baltimore Traction Company	246 688	356 100
City and Suburban Railway Company	101 064	120 444
Baltimore City Passenger Railway Co.	281 684	267 416
Lake Roland Elevated Railway Co.	7 776	32 684
Central Passenger Railway Company	40 884	75 052
North Baltimore Passenger Railway Co.	90 100	—
Highlandtown and Point Breeze Railway Company	5 116	—
	773 312	851 696
Danach sind die Roheinnahmen zu schätzen auf *M.*	8 592 352	9 463 288
und die Zahl der beförderten Personen, zu Fahrpreisen von 20 ₰ gerechnet, zu	42 961 760	47 316 440

Von seiten der Bahnen wird über die ungebührliche Höhe der Parksteuer und über die erschwerenden Bestimmungen geklagt, welche über die Ausrüstung der Wagen mit Fangvorrichtungen für Hindernisse getroffen sind.

Personenbeförderung auf den Strassenbahnen von St. Louis.

Während der Personenverkehr der Strassenbahnen früher eine durchschnittliche jährliche Steigerung von 10 Millionen erfuhr, hat derselbe im Jahre 1893 nur eine solche von 4 Millionen erfahren, was in der schlechten Geschäftslage seine Begründung hat. In der folgenden Tabelle ist der Personenverkehr für 1892 und 1893 angegeben:

Gesellschaften	Fahrten	Beförderte Personen
Baden und St. Louis Railroad	21 462	465 554
Cass Avenue und Fair Grounds Railway	590 652	7 585 270
Citizens' Railway	740 426	8 746 551
Jeffersons Avenue Railroad	185 082	1 857 912
Lindell Railway	1 124 656	14 270 478
Missouri Railroad	1 123 612	14 927 465
Peoples Railway	224 678	4 663 638
St. Louis Railroad	791 404	11 940 249
St. Louis and Suburban Railway	255 996	8 030 182
Southern Railway	314 785	5 427 259
Union Depot Railway	795 845½	17 766 612
zusammen 1893	6 168 598½	95 681 170
im Jahre 1892	5 382 698	91 638 705
Zunahme gegen 1892	785 900½	3 997 465

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Enteignungsentschädigung. Berücksichtigung des Umstandes, dass das enteignete Grundstück von dem Eigenthümer lange Jahre für ein bestimmtes Gewerbe benutzt ist. Die Frage, inwieweit der langjährige Betrieb des Optikergeschäfts in dem enteigneten Grundstück bei Feststellung der Enteignungsentschädigung zu berücksichtigen, ist vom Gesichtspunkt des sogenannten individuellen Werths aus zu beurtheilen, d. h. desjenigen Werths, den das enteignete Grundstück für den Kläger hatte. Dass der nach § 8 des Enteignungsgesetzes zu erstattende volle Werth des abzutretenden Grundstücks den individuellen Werth mitumfasst, hat der Berufungsrichter ausdrücklich angenommen, und es ist dem mit der aus § 10 Absatz 1 a. a. O. sich ergebenden Einschränkung beizutreten.

Allerdings ist behufs Ermittelung des vollen Werths eines enteigneten Grundstücks, auf dessen Ersatz der Eigenthümer nach § 8 des Enteignungsgesetzes Anspruch hat, zunächst der objektive, d. h. der dem Grundstück an und für sich beiwohnende, durch seine Benutzungsfähigkeit bedingte Werth (der gemeine Werth des Allgemeinen Landrechts § 112 Titel 6) festzustellen, und es wird in diesem reichlich zu bemessenden Werth der Eigenthümer in der Regel die ihm gebührende „vollständige Entschädigung" (§ 1 a. a. O.) finden. Trifft dies aber in einem gegebenen Falle nicht zu, so würde es eine Verletzung des in § 1 des Enteignungsgesetzes an die Spitze gestellten Prinzips sein, wenn man dem Eigenthümer den Ersatz der durch den gemeinen Werth des Grundstücks nicht gedeckten Nachtheile versagen wollte, welche ihm aus der Entziehung seines Eigenthums erwachsen.

Diesem Prinzip wird vollständig nur Rechnung getragen, wenn der Eigenthümer den Werth ersetzt erhält, welchen das enteignete Grundstück für ihn hatte. Dieser Satz bedingt mit Nothwendigkeit, dass bei Ermittelung des vollen Werths des enteigneten Grundstücks neben dem Werth, den dasselbe nach seiner Benutzbarkeit für jeden Besitzer (Käufer) haben würde, das besondere vermögensrechtliche Interesse zu berücksichtigen ist, welchen der Besitz und die Benutzung desselben für den bisherigen Eigenthümer hatte.

Diesen überwiegenden Gründen gegenüber lässt sich auch aus der Entstehungsgeschichte des § 8 des Enteignungsgesetzes eine Beschränkung der Erstattungspflicht auf den objektiven Werth des abzutretenden Grundstücks nicht herleiten. (Vergl. Eger, Gesetz über die Enteignung S. 105 ff., Baehr und Langerhans [erste Ausgabe] S. 33, dagegen Loebell, Enteignungsgesetz S. 47 ff, Dernburg, Preussisches Privatrecht 4. Auflage Band I S. 73/74.) Auch die Analogie mit dem Kauf und der Satz, dass die Entschädigung dem Preise zu gleichen habe, den der Eigenthümer bei einem unter günstigen Verhältnissen geschlossenen freiwilligen Verkauf hätte erzielen können, sprechen nicht gegen, sondern für die Berücksichtigung des subjektiven Interesses des Eigenthümers. Denn der Kaufpreis bestimmt sich eben durch das beiderseitige Interesse, des Käufers und des Verkäufers. Lassen diese sich nicht vereinigen, so kommt eben ein Kauf nicht zustande. Wenn der Verkäufer in einem vom Standpunkt des Käufers vielleicht ganz angemessenen, vielleicht sogar hohen Gebot sein vermögensrechtliches Interesse nicht gewahrt sieht, so wird er zu diesem Preise nicht verkaufen, in seinem Gegengebot aber wird er alle Vortheile, die ihm die Benutzung des Grundstücks gewährt, alle Nachtheile, die ihm aus der Veräusserung desselben entstehen, mitveranschlagen. (Vergl. Loebell a. a. O. S. 48.) Es darf also der Kaufpreis, der bei einem freiwilligen Verkauf zu erzielen sein würde, nicht lediglich vom Standpunkt des Käufers, sondern muss

wesentlich vom Standpunkt des Verkäufers beurtheilt werden. Nicht sowohl darauf kommt es an, wieviel ein beliebiger Dritter für das Grundstück hätte geben können, sondern darauf, für wieviel es der Eigenthümer, ohne in Vermögensverlust zu gerathen, hätte verkaufen können. Nur ein Verkauf, in welchem sein vermögensrechtliches Interesse in jeder Hinsicht gewahrt wird, ist für den Eigenthümer ein günstiger zu nennen.

Auf dem Prinzip, dass dem Eigenthümer in dem vollen Werth des enteigneten Grundstücks auch sein Interesse vergütet werden soll, beruht die Bestimmung des ersten Absatzes des § 10 a. a. O., wonach die bisherige Benutzungsart des Grundstücks bei der Abschätzung nur bis zu demjenigen Geldbetrage Berücksichtigung finden kann, welcher erforderlich ist, dem Eigenthümer ein Ersatzgrundstück zu verschaffen. Diese Bestimmung erkennt das Prinzip selbst an, indem sie seine Anwendung einschränkt. Die Bestimmung hätte keinen Sinn, wenn nicht die Benutzungsart des Grundstücks als ein unter Umständen den Werth desselben erhöhendes Moment anerkannt wäre. Darunter kann aber nur der Werth, den es für den bisherigen Eigenthümer hatte, verstanden sein. Rein objektiv kann der Werth, der sich aus der bisherigen Benutzungsart ergibt, niemals höher sein, als der aus der Benutzungsfähigkeit abstrahirte Werth. Denn entweder ist die bisherige Benutzungsart die vortheilhafteste, dann entspricht sie eben zugleich der Benutzungsfähigkeit, oder das Grundstück kann ausgiebiger und vortheilhafter benutzt werden, als bisher, dann greift zu Gunsten des Eigenthümers der höhere Werth Platz, der sich aus der Benutzungsfähigkeit ergibt. Wenn also im § 10 a. a. O. die bisherige Benutzungsart als ein den Werth erhöhendes Moment vorausgesetzt ist, so kann damit nur der Werth gemeint sein, welchen das Grundstück für den bisherigen Eigenthümer hatte, wie sich auch daraus ergibt, dass diesem durch die Entschädigung die Mittel gewährt werden sollen, ein anderes Grundstück in derselben Weise und mit demselben Erfolge zu benutzen. Dass dabei besonders an ein von dem Eigenthümer in dem Grundstück betriebenes Gewerbe gedacht ist, ergibt sich aus der Entstehungsgeschichte des Paragraphen und seinem Verhältniss zu § 8 der früheren Entwürfe. (Vergl. Eger S. 157 ff.) Dass der Ermittelung des Werthes, welchen ein Grundstück infolge des von ihm darin betriebenen Gewerbes für den Eigenthümer hatte, nicht der ganze von demselben vermöge seiner Thätigkeit und Befähigung erzielte Geschäftsgewinn zu Grunde gelegt werden kann, ist selbstverständlich, weil ja diese persönlichen Faktoren von der Enteignung unberührt bleiben, wohl aber müssen dem Eigenthümer die Vortheile voll vergütet werden, welche ihm das abzutretende Grundstück gerade in Hinsicht auf seinen Geschäftsbetrieb bietet.

Als ein solcher Vortheil ist im vorliegenden Fall der Umstand geltend gemacht, dass in dem enteigneten Hause das Geschäft der Kläger seit einer langen Reihe von Jahren betrieben worden ist; hatte infolge dessen das Grundstück für die Kläger einen höheren Werth, als für einen Dritten (der nicht gerade selbst das Geschäft der Kläger hätte fortsetzen wollen), so muss ihnen dieser höhere Werth vergütet werden. Für die Bemessung dieses höheren Werthes bietet nach § 10 Absatz 1 des Enteignungsgesetzes der Preis eines (gleichviel, ob durch Kauf oder miethsweise beschafften, oder zu beschaffenden) Ersatzgrundstücks einerseits die Grenze, andererseits den nächstliegenden Maassstab. Sind die Kläger, um ihr stadtbekanntes Geschäft in einem anderen Lokal derselben Stadtgegend, in dem es so lange bestand, mit gleichem Erfolge fortzuführen, genöthigt gewesen, einen höheren Miethzins aufzuwenden, als der objektive Miethswerth der früheren Geschäftsräume betrug, so drückt dieser Mehraufwand zugleich den Mehrwerth aus, den das enteignete Grundstück für die Kläger hatte, insofern der Fortbesitz derselben den Klägern die Fortführung ihres Geschäfts ohne den erhöhten Mehraufwand dauernd gewährleistete. Der sich hieraus ergebende individuelle Nutzungswerth kann aber bei Berechnung des Kapitalwerths des Grundstücks nicht anders behandelt werden, als die Erträgnisse des Grundstücks überhaupt; eine Einschränkung der Vergütung von Vortheilen, die der Besitz des Grundstücks den Klägern dauernd gewährt hat und ferner gewährt haben würde, auf eine Minderzahl von Jahren widerspricht dem Rechtsbegriff des vollen Werths im Sinne des § 8 a. a. O., wie ihn der Berufungsrichter selbst aufgestellt hat.

(Entscheidung des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. Dezember 1893 in der Sache B. w. Stadtgemeinde Berlin.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. werden in den Ortschaften Wyk auf der Insel Föhr und Wittdün auf der Insel Amrum Güternebenstellen eingerichtet, welche in direktem Verkehr mit den diesseitigen Stationen, sowie mit allen Stationen der Staatsbahn-Güterverkehre und des Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehrs stehen. Die direkte Abfertigung bleibt jedoch in beiden Richtungen auf Eil- und Frachtstückgüter beschränkt.

Altona, den 17. April 1894. (905)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Niederländischer Verband. Mit dem 1. Mai d. J. werden die Station Bebra und die davon östlich gelegenen Verbandsstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den Ausnahmetarif T für Torfstreu und Torfmull einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 14. April 1894. (906)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Main - Neckar - Eisenbahn. Zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr der Main-Neckar-Eisenbahn tritt am 20. April l. J. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält unter anderm neue Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und für Düngekalk und ist bei unseren Güterabfertigungen erhältlich.

Darmstadt, den 16. April 1894. (907)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Norddeutsch - Bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Vom 25. d. Mts. ab werden die Bayerischen Stationen Neuhof und Römhild in den Ausnahmetarif I, Neuhof mit Frachtsätzen für Petroleum und Naphtha, sowie Baumwolle, Römhild mit Frachtsätzen für Cassia, Catechu etc., Petroleum und Naphtha aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 16. April 1894. (908)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband, Heft 1. Die im Nachtrage VIII, Seite 36, für Kasniau aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 39 G (Schlacken zum Hochofenbetriebe) finden fortan auch für Plass K. K. Oe. St. B. Anwendung.

Breslau, den 18. April 1894. (909)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Berlin. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag V zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Ausser den neuen Vorschriften für die Benutzung der Anschlussstelle der Berliner Central-Markthalle enthält derselbe neue, bereits seit 1. Januar d. J. gültige Entfernungen für die Station Berlin Central-Markthalle, sowie neue Entfernungen für die an der Neubaustrecke Schönholz-Kremmen belegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und für die an der Neubaustrecke Zollhaus - Langenschwalbach belegenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main. Im Verkehr mit den Stationen der Hohenebra - Ebeleber Eisenbahn haben die Zuschlagskilometer eine Aenderung erfahren, und in einzelnen Ausnahmetarifen sind verschiedene Aenderungen und Ergänzungen vorgenommen.

Die auf Seite 4 des Nachtrags aufgeführten „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung“ sind von der Landes - Aufsichtsbehörde genehmigt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen, woselbst auch der Nachtrag käuflich zu erhalten ist.

Frankfurt a/M., den 16. April 1894. (910)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Die Sätze des Ausnahmetarifs 5 für Sand, sowie rohe Steine etc. sind vom 15. d. Mts. an für den Verkehr von den Stationen Elbingerode, Hüttenrode, Rothehütte-Königshof, Rübeland und Tanne der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Hannover, Frankfurt a/M. und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen Landes- und Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn um je **0,05 M. für 100 kg** ermässigt worden.

Hannover, den 16. April 1894. (911)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr. Auf den 16. d. Mts. ist zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag III ausgegeben worden.

Stuttgart, den 16. April 1894. (912)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 4. Am 25. d. Mts. kommen für den Verkehr zwischen Triestinghof und Berlin Anh. Dresd., Görl. und Schles. Bhf. folgende Frachtsätze zur Einführung: für Klasse A 1 413 ₰, für Klasse B 368 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 17. April 1894. (913)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 25. d. Mts. wird die Verkehrsstelle Eutritzsch des Eisenb.-Dir.-Bez. Magdeburg mit den für Leipzig (Magdeb. Bhf.) bestehenden direkten Frachtsätzen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 18. April 1894. (914)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Russischer Getreide- etc. Ausnahmetarif 1a, Theil I. Mit Gültigkeit vom 3./15. April d. J. werden die im Deutsch-Russischen Ausnahmetarif 1a, Theil I vom 1./13. August 1893 enthaltenen Beförderungsbedingungen unter B (S 2 und 3), wonach die Frachtsätze nur für solche Getreide- etc. Sendungen gelten, die überseeisch ausgeführt werden etc., aufgehoben. An deren Stelle tritt folgende Bestimmung: „die Frachtsätze dieses Tarifs kommen nur für solche Getreide- etc. Sendungen zur Anwendung, die auf den Bestimmungs- (Hafen-) Stationen von den Eisenbahnwagen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen, also nicht mit der Eisenbahn unmittelbar weiter befördert werden."

Bromberg, den 14. April 1894. (915)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau-Sächsischer Güterverkehr. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Niederwiesa der Sächsischen Staatseisenbahnen für die Beförderung eisenoxydhaltiger Abfälle der Anilinölfabrikation in den Ausnahmetarif 6a des Breslau-Sächsischen Gütertarifs für die Beförderung von zum Hochofenbetriebe bestimmten Eisenerzen usw. aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 18. April 1894. (916)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif von Deutschland nach Semlin transito. Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. gelangen für die Beförderung von Cement, Chamottesteinen, Röhren aus Thon etc. von Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Erfurt, Köln linksrheinische und der Sächsischen Staatseisenbahnen nach Semlin transito zur Weiterbeförderung nach Serbien, Bulgarien und der Türkei etc. ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Die betreffenden Frachtsätze sind bei den Verbandstationen und bei dem Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion zu erfragen.

Breslau, den 13. April 1894. (917)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Flachs- und Hanftarif vom 1./13. April 1893. Mit Geltung vom 1. Mai d. J. n. St. werden die Frachtsätze der I. Kategorie im Verkehr von Riga, Station der Riga-Dwinsker Bahn, nach den Stationen Königsberg i/Pr., Memel, Tilsit, Insterburg, Gumbinnen und Pillau (Seite 8 bis 11 des Tarifs), sowie die Frachtsätze der I. Kategorie im Verkehr von der genannten Russischen Station auf Seite 50 des Tarifs ermässigt und zwar die der Klasse a um je 0,02 R. und die der Klasse b um je 0,01 R. für 100 kg (6,1 Pud).

Bromberg, den 13. April 1894. (918)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Herausgabe des 3. Nachtrags zu Tarifheft 3 und des 1. Nachtrags, sowie des I. Anhangs zu Tarifheft 4.) Am 1. Mai d. J. treten zum Gütertarif für oben bezeichneten Verband und zwar

zum Heft 3 desselben der 3. Nachtrag,
„ „ 4 „ „ 1. „
und der I. Anhang

in Kraft.

Der Nachtrag 3 zu Tarifheft 3 enthält ausser einer bereits früher durchgeführten Maassnahme die Aufnahme der Station O-Budafilatorigát der Ungarischen Staatsbahnen in den Tarif und die Aenderung eines Stationsnamens. Ferner werden durch diesen Nachtrag vom 1. Juli d. J. ab sämmtliche Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Detrekö-Csütörtök, Egbell, Holics, Kutti, Malaczka, Morva-Szt. János, Nagy-Lévárd, Szakolcza und Zohor der Königlich Ungarischen Staatsbahnen aufgehoben und ausserdem vom 1. Juni d. J. ab die unrichtig bezifferten Sätze der Ausnahmetarife c (Kleie) und d (Reisabfall, Oelkuchen und Oelkuchenmehl) zwischen Budapest, Budapest-Kelenföld und Köbanya (Steinbruch) einerseits und Triptis andererseits behufs Richtigstellung um 10 ₰ für 100 kg erhöht.

Der Nachtrag 1 zu Tarifheft 4 enthält eine Aenderung der besonderen Bestimmungen, eine Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 4 (Getrocknete Pflaumen etc. aus Bosnien und Serbien), eine Ergänzung des Ausnahmetarifs 6 (Getrocknetes Obst), eine Aenderung des Ausnahmetarifs 10 (Eisen und Stahl etc. im Verkehr mit Osnabrück) und eine Ergänzung des Kilometerzeigers. Durch die Aenderung des Ausnahmetarifs 10 wird für die Stationen Bosna-Brod, Brassó, Csaba, Gyulafehérvár, Kolozsvár, Mitrovicz und Nagy-Szeben der Königlich Ungarischen Staatsbahnen die direkte Abfertigung zu den Sätzen dieses Ausnahmetarifs aufgehoben. Ausserdem werden hierdurch die Sätze des Ausnahmetarifs 10a für einige andere Ungarische Stationen erhöht. Die Aufhebung und Erhöhung der Sätze des Ausnahmetarifs 10 kommen gleichfalls erst vom 1. Juli d. J. ab zur Durchführung.

Der I. Anhang zum Tarifheft 4 enthält die im Lokalverkehre der Ungarischen Staatsbahnen für gewisse, in die direkten Verbandsverkehre nicht aufgenommene Stationen bestehenden Ergänzungsfrachtsätze.

Dieselben werden jedoch nur nachrichtlich bekannt gegeben.

Die Nachträge und der Anhang sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und Verwaltungen zum Preise von je 10 ₰ oder 6 kr. Oe. W. käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 17. April 1894. (919)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Belgisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. werden die Stationen Lieben der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif Nr. 18 für die Beförderung von Twist des Tarifs, Theil II Heft I vom 1. Juni 1887 mit den für Prag Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G. bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 21. April 1894. (920)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der Verbandsverwaltungen.

Die in dem Gütertarif für den Binnenverkehr des diesseitigen Direktionsbezirks vom 1. April 1894 enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind aus dem alten Tarif vom 1. April 1891 übernommen. Dieselben sind, wie hierdurch bestimmungsgemäss bekannt gemacht wird, von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Elberfeld, den 17. April 1894. (921)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (l.)-Bromberg. In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 31. März d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die in dem neuen, am 1. April d. J. in Kraft getretenen Gütertarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind.

Köln, den 21. April 1894. (922)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. (Einführung eines neuen Tarifes, Theil I.) Mit 1. Mai 1894 tritt an Stelle des Theiles I Güterklassifikation für die Elbeumschlags-Verkehre vom 1. September 1890, ein neuer Theil I in Kraft. Derselbe enthält allgemeine Tarifvorschriften, die Güterklassifikation sowie den Tarif für Nebengebühren und findet Anwendung für die Elbeumschlags-Verkehre mit Oesterreich, Westösterreich, Ungarn, Galizien und der Bukowina, jedoch nur rücksichtlich des Verkehres mit den Oesterreichischen Elbeumschlags-Plätzen Aussig-Landungsplatz, Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz.

Insoweit Frachterhöhungen in Frage kommen, treten diese mit 1. Juni l. J. in Wirksamkeit.

Exemplare des neuen Tarifes Theil I können von den betheiligten Verwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direktion zum Preise von 0,60 fl. oder 100 ₰ bezogen werden.

Wien, am 13. April 1894. (923)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarife vom 1. September 1892. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 tritt zum Tarife vom 1. September 1892 der Nachtrag IV in Kraft, welcher neue Frachtsätze für die Station Wiesa der K. K. Oesterr. Staatsbahnen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen

und Dienststellen zum Preise von 5 kr. für das Stück erhältlich.

Teplitz, den 19. April 1894. (924)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art Russischer Provenienz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Podwoloczyska	248 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Podwoloczyska	243 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Podwoloczyska	279 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 15. April 1894. (925)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Anhang zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Dégras de peaux [Gerbefett] in Fässern.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 tritt in obengenanntem Eisenbahnverbande ein Anhang zu dem vom 1. Dezember 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Dégras de peaux (Gerbefett) in Fässern (en fûts) zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der priv. Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft und der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Paris (Douane, La Vilette und Reuilly), Stationen der Französischen Ostbahn, andererseits in Kraft.

Dieser Anhang enthält Kursdifferenzen, welche ab 1. Mai 1894 von den betreffenden Frachtsätzen im doppelten Betrage abgezogen werden.

Exemplare des Anhanges sind bei den betheiligten Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 16. April 1894. (926)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Böhm.-Skalitz	109 ₰
„ Tinischt	108 „
„ Heilendorf	128 „
„ Jägerndorf	92 „ *)
„ Troppau M.S.C.B. u. K. F. N. B.	112 „ *)
„ M.-Ostrau	122 „ *)
„ Weisskirchen	151 „
„ Zauchtl	138 „
„ Friedek-Mistek	149 „ *)
„ Böhm.-Trübau	118 „
„ Brüsau-Brünnlitz	140 „
„ Hohenstadt	121 „
„ Zwittau	129 „
„ Olmütz	142 „
„ Hronov	84 „ *)
„ Braunau	77 „ *)
„ Nachod	90 „ *)

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermässigen sich obige Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; im Verkehre mit Dresden-Elbkai erhöhen sich obige Frachtsätze um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei *) 5 ₰, bei allen anderen Stationen 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 15. April 1894. (927)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Erste K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft. Fahrplan für die Güterfahrten im Jahre 1894. Im Jahre 1894 werden folgende regelmässige Frachtschiff - Tariffahrten zu Thal unterhalten:

Abfahrt von Regensburg:
Jeden Dienstag und Freitag.

Abfahrt von Passau:
Anschliessend an die Regensburger Tarifschiffe und weitere Fahrten nach Bedarf.

Abfahrt von Wien:
nach

Budapest täglich,
Ungarischen Donaustationen, Franzenskanalstationen — jeden Dienstag, Donnerstag und Sonntag,
Savestationen jeden Mittwoch und Sonnabend,
Theissstationen, Begakanalstationen — jeden Dienstag und Freitag,
Serbien, Rumänien, Bulgarien, Russland, Levantestationen — jeden Mittwoch und Sonnabend.

Wien, den 17. April 1894. (928)

Die Direktion.

2. Verdingungen.

Verdingung. Die Lieferung und Aufstellung:
a) einer Lokomotivdrehscheibe,
b) von 12 Wagenkreuzdrehscheiben,
soll in 2 Loosen öffentlich vergeben werden.

Die näheren Bedingungen können gegen Einsendung von je 0,50 ℳ in Briefmarken à 10 ₰ von uns bezogen werden und sind Angebote postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis Dienstag, den 15. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Oppeln, den 16. April 1894. (929)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 2350 t Verbindungstheilen und Zungenschienen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjórnsensgade, Kopenhagen, V, erhältlich.

Bietungstermin am 12. Mai 1894, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, April 1894. (930)

Der Bahnchef.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Für eine Nebenbahn wird zu möglichst sofortigem Eintritt ein mit dem Stations- und Expeditionsdienst durchaus vertrauter **Assistent** gesucht.

Anfangsgehalt bei freier Dienstkleidung je nach Vorbildung und Leistungsfähigkeit jährlich 900 bis 1 080 ℳ. Stellung ist mit Pensionsberechtigung verbunden.

Bewerbungen sind unter Beifügung von Zeugnissabschriften sowie eines kurzen Lebenslaufes an die **Exped. dieses Blattes unter K. 1000** einzusenden.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 32. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 25. April 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Die Regulirungsarbeiten am Eisernen Thore.

Das allgemeine Interesse, welches namentlich Fachkreise des Verkehrswesens den Regulirungsarbeiten an der unteren Donau entgegenbringen, wurde vor kurzem durch die Nachricht, dass der grosse Kanal am eigentlichen Eisernen Thore am 14. März d. J. fertiggestellt wurde, wieder wachgerufen und dürfte demnach — da die Regulirungsarbeiten bereits in das letzte Stadium treten, und über die 5jährige Thätigkeit auch der amtliche Bericht des Ungarischen Handelsministers an den Reichstag vorliegt — ein Ueberblick über dieselben angezeigt sein. Wir wollen daher versuchen, über den dermaligen Stand der Arbeiten und deren Kosten ein gedrängtes, aber zugleich getreues Bild zu entwerfen.

Es würde zu weit führen, hier die unter der Benennung „Eisernes Thor“ benannten Schifffahrtshindernisse detaillirt zu beschreiben und wollen wir nur bemerken, dass unter dieser allgemein üblichen Benennung bekanntlich nicht nur das unterhalb Orsova gelegene eigentliche Eiserne Thor bezw. die Prigrada benannte Felsenbank, sondern auch die zwischen O-Moldova und Orsova gelegenen Katarakte und Schifffahrtshindernisse zu verstehen sind. Wenn wir kurz erwähnen, dass der Strom an manchen Stellen 1 000—2 000 m breit ist, um sich bald darauf auf 170—200 m Breite zu verengern, dass die Tiefe zwischen 0,5—50 m und die Wassergeschwindigkeit zwischen 0,5—5 m in der Sekunde wechselt, ist es erklärlich, dass auf ganz seichte Stellen ohne jeden Uebergang tiefe Strudel und gefährliche Schnellen folgen, und dass bei geringem Wasserstande die Schifffahrt ganz eingestellt bezw. nur mit den kleinsten, geringen Tiefgang besitzenden Schiffen aufrecht erhalten werden kann, so dass dieser mächtige Strom eigentlich eine geraume Zeit des Jahres hindurch als Verkehrsweg gar nicht betrachtet werden kann. Das grösste Hinderniss ist das sogen. „Eiserne Thor“, eine weit ausgebreitete Felsenbank von nahezu 3 km Länge, welche das Flussbett überquert und durch welche sich der Strom seinen Weg bahnen muss. Dieses Hinderniss besteht eigentlich aus 3 Theilen: den ersten bildet jene Felsenbank, welche das Wasser staut, bei welcher aber keine aus dem Wasser ragenden Riffe zu finden sind; der zweite Theil ist die „Prigrada“ benannte Felsenbank mit zahllosen Klippen und Riffen, und den letzten Theil bildet jene ausserordentliche Tiefe hinter dieser Felsenbank, wo das über die Felsen stürzende Wasser in tollem Strudel und mit fortwährend wechselnden, unberechenbaren Schnellen die Schifffahrt gefährdet. Hier stehen bei kleinem Wasserstand die Felsenspitzen 0,5—5,58 m aus dem Wasser, und ist auch der Uebergang zur Tiefe schon darum sehr gefährlich, da das Gefälle auf 1 km 3 m bezw. über den ganzen über 2,5 km langen Katarakt 5 m beträgt, wobei die Wassergeschwindigkeit zwischen 4—5 m in der Sekunde wechselt.

Die Regulirung dieser Schifffahrtshindernisse wurde bekanntlich international geregelt, bezw. mit dem 57. Artikel des Berliner Kongresses vom 13. Juli 1878 Oesterreich-Ungarn mit der Durchführung betraut, und dabei anerkannt, dass die Oesterreichisch-Ungarische Regierung im Sinne des Artikels VI des Londoner Vertrages vom 13. März 1871 als Ersatz ihrer Kosten auf der regulirten Strecke Zölle erheben könne. Nachdem jedoch Oesterreich aus verschiedenen Gründen dem Projekte nicht genug energisch nahetreten konnte, Ungarn hingegen auf die baldige Ausführung um so mehr drang, als es in dieser Frage schon Jahrzehnte hindurch grössere Studien durchführen liess und schon aus dem Grunde auf die Ausführung das grösste Gewicht legte, da es dann sein Gebiet dem Seeverkehr unmittelbar eröffnen konnte, — so übernahm schliesslich, nach gegenseitigem Uebereinkommen, Ungarn allein die oberwähnten Pflichten und Rechte, und entwickelte nun die grösste Energie.

Durch den Gesetzartikel XXVI vom Jahre 1888 wurde die Regierung ermächtigt, das vom damaligen Kommunikationsminister vorgelegte Projekt mit einem Kostenaufwande von 9 Millionen Gulden ausführen zu lassen, wobei als Endtermin der 31. Dezember 1895 bestimmt wurde. Bei der ausgeschriebenen Konkurrenz erwarb am 20. Mai 1890 ein Konsortium, bestehend aus dem Unternehmer Hajdu, dem Fabrikdirektor Luther aus Braunschweig und der Berliner Diskontogesellschaft, die Regulirungsarbeiten, welche seitens der Ungarischen Regierung durch eine eigene Bauleitung kontrolirt werden, an deren Spitze der Ministerialrath und Wasserbautechniker E. Wallandt — ein Fachmann von Weltruf — steht. Die Arbeiten wurden am 15. September 1890 feierlichst eröffnet und werden auf Grund der genehmigten Pläne durchgeführt, wobei nachträglich eine Abweichung nur dadurch entstand, dass bei dem grossen Kanal am Eisernen Thor nachträglich eine weitere Vertiefung desselben und zwar bis zu 3 m Tiefe unter dem Nullpunkte aus dem Grunde projektirt wurde, dass diesen Kanal grössere Seeschiffe von 2000—2500 t Gehalt auch bei ungünstigem Wasserstand passiren und bis Orsova an die Ungarische Landesgrenze verkehren können. Zur Ausführung dieser Nachtragsarbeit, wodurch namentlich die ursprünglich mit 226949 cbm projektirte Felsenentfernung auf 360000 m^3 erhöht wurde, genehmigte die Legislative mit dem Gesetzartikel XXXII vom Jahre 1892 einen Nachtragskredit von 1500000 fl. in 3 Jahresraten, so dass nunmehr die Gesammtkosten **10500000 fl.** betragen. Laut Bericht des Finanzausschusses des Ungarischen Reichstages wurden von dieser Summe bisher **7975560 fl.**, d. i. im Jahre 1889: 500000 fl., 1890: 880000 fl., 1891: 1028560 fl., 1892: 1240000 fl., 1893: 2117000 fl., 1894: 2210000 fl. verausgabt, so dass für das nächste letzte Jahr noch 2524440 fl. zur Verfügung stehen.

Wie schon diese Ziffern deutlich zeigen, wurden die Arbeiten in ihrem ganzen Umfange erst in den Jahren 1891 und 1892 aufgenommen. Infolge der Anfangsschwierigkeiten und den noch unausgeprobten, unzulänglichen Maschinen ergaben sich zu Beginn der Arbeiten verschiedene Uebelstände. Diese Uebelstände wurden unbefugter Weise aufgebauscht, politisch ausgebeutet und bald entstanden die verschiedensten Gerüchte über das Misslingen der Arbeit, man sprach von dem „Wellengrabe der Millionen" usw., interpellirte schliesslich den Handelsminister, so dass derselbe dann mit einer grossen Anzahl von Abgeordneten der verschiedensten Parteien eine Reise nach der unteren Donau antrat; die unnöthigerweise aufgeregten Gemüther wurden bald wieder beruhigt, da nicht nur keine Uebelstände, sondern im Gegentheil der allgemeine, erfreuliche Fortschritt der Arbeiten ad oculus demonstrirt werden konnte. Ausserdem erklärte der Handelsminister im Abgeordnetenhause, dass er nun alljährlich über den Fortschritt der Arbeiten einen separaten Bericht vorlegen werde.

Dieser Bericht des Ungarischen Handelsministers an die Legislative über den Stand der Arbeiten mit Ende 1893 ist kürzlich erschienen und konstatirt, dass die Arbeiten am „Eisernen Thore" und den anderen Donaukatarakten im Laufe des Jahres 1893 erfreulicherweise sehr fortgeschritten sind, da die Unternehmung seit Beginn der Arbeiten in diesem Jahre die bedeutendste Thätigkeit entfaltete, was in erster Linie dem Umstande zuzuschreiben sei, dass die bei den Arbeiten verwendeten Maschinen vervollkommnet und deren Anzahl vermehrt wurde, ferner auch das Personal sich die praktischen Erfahrungen nutzbar machte und daher auch einer grösseren Arbeitsleistung fähig war. Der Bericht führt die ausgeführten Arbeiten detaillirt an, welche wir der Uebersichtlichkeit halber in der nebenstehenden Tabelle zusammenstellen.

Demnach wurde also — und hier citiren wir nun den Bericht des Ungarischen Handelsministers weiter — bedeutend mehr geleistet, als präliminirt wurde: bei den im freien Strome herzustellenden Flussbettvertiefungen, bei der Felsenlockerung unter Wasser, ferner bei den Arbeiten am Felsenkanal des Eisernen Thores, sowie bei sämmtlichen Steinwurfsarbeiten, welche Mehrleistung als erfreulicher Beweis des günstigen Fortschrittes der Arbeiten anzusehen sei. Demgegenüber zeigen sich bei der Ausbaggerung des gelockerten Felsenmaterials und bei den unter 4., 5., 6. angeführten Arbeiten kleinere oder grössere Rückstände, doch sind diese letzteren ohne Bedeutung, und es entstand der unter 6. angeführte Rückstand namentlich dadurch, dass beim „Eisernen Thore" weniger Anschüttungsmaterial nothwendig war, als seiner Zeit präliminirt wurde, so dass der ausgewiesene 17,8 % Rückstand eigentlich eine Ersparniss bedeutet. Unter den Rückständen ist also nur der nahezu 18 % Rückstand bei der Felsenbaggerung von Bedeutung, doch finden wir auch hier dieselbe Erscheinung, als in den Vorjahren bei den Felsenlockerungsarbeiten, welche zwei Jahre hindurch sehr schwer vorwärts gegangen waren, bis dann nach erfolgter Vervollkommnung der zur Verfügung stehenden Werkzeuge und Maschinen und der erhöhten Ausbildung der Arbeiter jetzt bereits ausserordentlich günstige Resultate erzielt wurden, und mit den zur Verfügung stehenden 3 Rammkuttern und 5 Bohrschiffen die Tagesleistung von 280 cbm auf 456 cbm stieg, — und lässt sich bei entsprechender Vervollkommnung der Maschinen auch bei der Baggerung ein ähnlicher Fortschritt erwarten. Bei der Baggerung des unter Wasser gelockerten Felsenmaterials zeigte sich bereits ein namhafter Fortschritt, welches günstige Resultat hoffentlich in der Zukunft sich noch steigern wird. Die zur Felsenbaggerung bestimmten Maschinen — welche aus dem „Vaskapu" benannten Eimerbagger, aus 2 Amerikanischen Löffelbaggern und einem Priestmann'schen Exkavator bestehen — entsprechen jetzt nach den an ihnen vorgenommenen Konstruktionsverbesserungen vollkommen, so dass mit denselben im Jahre 1893 bereits 59759 m^3 Steinmaterial gebaggert werden konnte (1892 nur 7799 m^3), wobei die Unternehmung im November noch eine Baggermaschine einstellte. Es lässt sich demnach bestimmt annehmen, dass mit den derzeit zur Verfügung stehenden Baggermaschinen die Unternehmung zum festgesetzten Termine auch die Baggerungsarbeiten beenden wird. Die Rückstände bei der Steinwurfsegalisirung und bei der Steinverkleidung sind Arbeiten von so geringem Umfange, dass dieselben nach der Herstellung der Dämme, selbst bei andauerndem kleinen Wasserstande, jedenfalls zu rechter Zeit hergestellt werden können.

Nummer	Art und Ort der Arbeit	Präliminirte	Faktische	Mehr- oder Minderleistung + oder —	
		Leistung pro 1893		im ganzen	%
		Kubikmeter			
1.	a) Felsenlockerung im offenen Strome bei den Katarakten von Stenka, Kozla-Dojke, Izlas-Tachtalia und Inez, sowie beim Eisernen Thore	40000	84999	+ 44999	+ 112,5
	b) hiervon Ausbaggerung	72832	59757	— 13074	— 17,6
2.	Felsenentfernung beim Kanal am Eisernen Thore:				
	a) bis zur Tiefe von 2 m unter Null	65000	81880	+ 16880	+ 26,0
	b) bis zur Tiefe von 3 m unter Null	70000	124520	+ 54520	+ 77,9
3.	Steinwurfsarbeiten an dem Einengungsdamm bei Greben-Milanovácz und den dortigen Querdämmen, sowie bei den rechts- u. linksseitigen Dämmen am Eisernen Thore	90000	93520	+ 3520	+ 3,9
4.	Steinwurfsegalisirung an den Dämmen	30000	17732	— 12268	— 40,9
5.	Steinverkleidungen von 45 cm	20000	7590	— 12410	— 62,1
6.	Aufschüttung aus gemischtem Material	60000	49322	— 10678	— 17,8

Den entsprechenden Fortschritt der Arbeiten beweist am übersichtlichsten der nachstehende Vergleich. Laut Vertrag **hatte die Unternehmung bis Ende 1893 70 % der gesammten Arbeiten auszuführen**, demgegenüber wurden vollführt:

1. a) bei den Felsenlockerungsarbeiten im freien Strome . . . . 77,77 % d. i. + 7,77 %
   b) bei der Felsenbaggerung im freien Strome . . . . 43,09 „ „ „ — 26,91 „
2. Felsenentfernung beim Kanal am Eisernen Thore:
   a) bis zur Tiefe von 2 m unter Null 86,01 „ „ „ + 16,01 „
   b) „ „ „ 3 „ „ „ 93,49 „ „ „ + 23,49 „
3. bei den Steinwurfsarbeiten . . . . 68,93 „ „ „ — 1,07 „
4. „ der Egalisirung der Steinwürfe . . 20,05 „ „ „ — 49,95 „
5. „ „ Steinverkleidung . . . . . . 18,98 „ „ „ — 51,02 „
6. „ „ Anschüttung aus gemischtem Material . . . . 93,21 „ „ „ + 23,21 „

Also auch nach diesem Vergleiche zeigt sich ein namhafter Rückstand nur bei der Felsenbaggerung im freien Strome und bei der Egalisirung des Steinwurfes sowie bei der Steinverkleidung, deren Erklärung bereits oben gegeben wurde. Andererseits wurden die anderen wichtigen Arbeiten

im grösseren Maasse ausgeführt, als hierzu die Unternehmung vertragsmässig verpflichtet gewesen wäre.

Aus all' dem obigen erhellt als Schlussresultat, dass die Regulirungsarbeiten am „Eisernen Thore" auch im Vorjahre in beruhigender Weise fortgeschritten sind, und ferner, dass bei dem derzeitigen Stande der Arbeiten bestimmt gehofft werden kann, dass die Unternehmung ihrer vertragsmässig übernommenen Verpflichtung bis zum bestimmten Termine entsprechen wird.

Wir wollen dem Bericht schliesslich nur hinzufügen, dass die darin ausgesprochene Annahme sich zu bewahrheiten scheint, da wie bereits eingangs erwähnt am 14. März d. J. die telegraphische Nachricht eintraf, dass der grosse Kanal am „Eisernen Thore" (welcher 2480 m lang, 80 m breit, 3 m unter dem Nullpunkte tief ist und dessen Seitenwände von der Sohle bis zur Dammkrone 12 m hoch sind) fertiggestellt ist und nunmehr mit voller Kraft an den restlichen Arbeiten gearbeitet wird, deren günstige Beendigung nicht nur dem in erster Reihe interessirten Ungarischen Staate, sondern bei der eminenten Wichtigkeit des grossen freien Stromes dem gesammten internationalen Verkehre zu gute kommen wird.

Mész—.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nachbenannte Strecken der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen:

1. die am 16. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene Strecke Erlangen-Herzogenaurach (11,77 km),
2. die Strecke Laufen-Tittmoning (24,59 km), welche am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll,

sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Vereinigung der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower und Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahngesellschaften. Die oben genannten Eisenbahngesellschaften sind zu einer Gesellschaft vereinigt worden, welche die Bezeichnung Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft führt. Die Direktion derselben hat ihren Sitz in Wesenberg.

I. Nachtrag zum Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement. Der vorbezeichnete Nachtrag ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1306 vom 18. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Antrag auf Ersetzung der Fahrscheine für Bergbahnen durch Zusatzscheine (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1310 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1311 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1312 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinigung der Neustrelitz-Wesenberg-Mirower und Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahngesellschaften (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1326 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zum Uebereinkommen zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1329 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Sonderausschusses zur Vorberathung des Antrages, die Behandlung von Kesselwagen usw. im gesammten Vereinsgebiete betreffend, Begleitschreiben zu den Protokollen der am 20./21. März d. J. in Prag und am 11./12. April d. J. in Budapest abgehaltenen Sitzungen des engeren Ausschusses zur Ausarbeitung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung der Kesselwagen im gesammten Vereinsgebiete (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1893 bis 31. März 1894.

Innerhalb des vorbezeichneten Zeitraums wurden 133291 Forderungs- und Schuldposten (gegen 129159 Posten im Vorjahre) verrechnet, und zwar in Deutscher Währung 116477, in Oesterreichischer Währung (Noten) 9606, desgleichen in Gold 458 und in Silber 11, in Russischer Währung (Noten) 2105, in Frankenwährung (Gold) 3093, desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber 1541.

Der Gesammtbetrag der im Rechnungsjahre 1893/94 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich in Deutscher Währung auf 262826862 *M*, in Oesterreichischer Währung, und zwar: Noten auf 14669280 fl., Gold auf 72439 fl. und Silber auf 17907 fl., in Russischer Währung (Noten) auf 1374913 R., in Frankenwährung (Gold) auf 9799850 Frcs., desgleichen ohne nähere Bezeichnung ob Gold oder Silber auf 1178243 Frcs.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Begleichung von 133291 auf 4085 Posten, gegen 129159 und 4034 Posten im Vorjahre, verringert worden.

Die zur Verrechnung angemeldeten Gesammtsummen aller Währungen betrugen 299472259 *M*, während die schliesslich baar gezahlten Beträge 139283548 *M* ausmachten.

In dem gleichen Zeitraum des Vorjahres betrug die zur Verrechnung angemeldete Geldsumme aller Währungen 277501728 *M* und die Summe der baar gezahlten Beträge 128374137 *M*.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi gestaltete sich wie 1 : 0,475 gegen 1 : 0,463 im Vorjahre.

Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4085 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung = 20,79 (im Vorjahre 20,33) Forderungen beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der Deutschen Währung allein (bei 75954 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 1781 gezahlte Posten verringert wurden) sich wie 1 : 42,65 (im Vorjahre wie 1 : 41,72) stellt.

Salzschlirf-Schlitz und Rostock-Tribsees.

Dem Hause der Abgeordneten sind die von Preussen unterm 12. September und 20. November 1893 mit dem Grossherzogthum Hessen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Salzschlirf nach Schlitz und unterm 31. März d. J. mit dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Rostock über Sülze nach Tribsees abgeschlossenen Staatsverträge zugegangen.

Die dazu gehörige Denkschrift lautet:

„Von der Grossherzoglich Hessischen Regierung wird die Herstellung einer vollspurigen Eisenbahn von der Station Salzschlirf der Hessischen Staatsbahn Giessen-Fulda nach Schlitz beabsichtigt. Ueber die Bedingungen des Baues und Betriebes dieser Bahnlinie innerhalb des Preussischen Staatsgebietes ist der Staatsvertrag vom 12. September und 20. November 1893 verabredet. Im Art. 7 des Vertrages ist Preussischerseits die Verpflichtung übernommen, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu derselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen Körperschaften zuzulassen.

Diese Verpflichtung ist mit Rücksicht darauf übernommen, dass Hessischerseits der Preussischen Regierung das gleiche Zugeständniss bezüglich des im Hessischen Gebiete belegenen Theiles der Eisenbahn von Homburg v. d. H. nach Usingen in der Ministerialerklärung vom 10 Juni 1892 gemacht war.

Gleiche Verhältnisse liegen bezüglich der Eisenbahn von Rostock nach Sülze und von hier über die Landesgrenze nach der Stadt Tribsees im diesseitigen Kreise Grimmen vor, deren Bau die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zur Aufschliessung der betreffenden Gegend in Aussicht genommen hat. In dem dieserhalb mit Mecklenburg-Schwerin abgeschlossenen Staatsvertrag vom 31. März d. J. ist auf Verlangen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Regierung dasselbe Zugeständniss gemacht, weil eine gleichartige Bestimmung sich in den mit Mecklenburg früher abgeschlossenen Staatsverträgen über den Bau von Eisenbahnen auf Mecklenburgischem Gebiet für Preussische Rechnung zu Gunsten Preussens befindet (vergl. u. a. den Staatsvertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe mit Abzweigung nach Mölln vom 5. Dezember 1889).

Diesseits wurde s. Zt. auf die Steuerbefreiung schon aus dem Grunde Werth gelegt, um die durch besondere Rechnungslegung für die einzelnen Bahnen entstehenden Schwierigkeiten zu vermeiden. Derselbe Umstand veranlasste die Regierungen von Hessen und Mecklenburg-Schwerin hinsichtlich der vorbezeichneten Eisenbahnen, welche für die in Betracht kom-

menden Gemeinden und Verbände zweifellos von nicht unerheblicher Bedeutung sind, sich die Preussen gewährte Steuerbefreiung gleichmässig auszubedingen. Die desfallsigen Abmachungen der Verträge können sonach der verfassungsmässigen Zustimmung des Landtages empfohlen werden.“

Preussische Staatseisenbahnen.

Sonntagsruhe.

Im Bereich der Preussischen Staatseisenbahnen wird vom 1. Mai d. J. ab die Sonntagsruhe im Güterverkehr im vollen Umfange zur Durchführung gebracht werden. Nur auf den Eilgut- und Viehverkehr wird sich dieselbe nicht erstrecken. Frachtgutsendungen werden daher in der Folge, soweit thunlich, nicht an dem letzten Tage der Woche aufzugeben sein.

Aus dem Bayerischen Landtage.

Die Kammer der Abgeordneten hat in ihrer Sitzung vom 16. d. Mts. den Anträgen des Ausschusses entsprechend umfangreiche Vermehrungen des oberen und unteren Personals der Staatsbahnen genehmigt.

Der Ministerpräsident Freiherr von Crailsheim erklärte, eine Nachahmung der Preussischen Organisation des Staatsbahnbetriebes sei so lange für Bayern unnöthig, als die Generaldirektion als Centralstelle den Betrieb beherrschen könne. Erst wenn dies unmöglich geworden sein werde, würden verschiedene Kompetenzen auf die dann neu zu schaffenden Betriebsdirektionen übertragen werden.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der für den 4. Mai einberufenen Generalversammlung steht u. a. auch die Genehmigung zur Ausgabe des noch unbegebenen Restbetrages der Prioritätsanleihe vom Jahre 1890, wobei es sich um einen Betrag von 120 000 *M.* handelt, wovon 61 000 *M.* zur Vermehrung des rollenden Materials und 59 000 *M.* zur Reserve für später erforderlich werdende Erweiterungen von Anlage- und Betriebsmitteln verwendet werden sollen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Der Ausschuss der Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende für das Jahr 1893, vorbehaltlich der Genehmigung des Abschlusses durch die Generalversammlung, auf 6 % festzusetzen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893 befördert 239 068 Personen (gegen 234 810 Personen im Vorjahre) und 375 231 (287 989) t Frachtgut. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind um 233 649 *M.* (23,88 %) gestiegen; es ist dies wesentlich dem Umstande zu danken, dass das Ernteergebniss in Russland im vorigen Jahre sich nach den 1891/92er Missernten wieder freundlicher gestaltete. Die grosse Besorgniss, dass der Deutsch-Russische Zollkrieg den Verkehr über Deutsche Häfen und hiermit über die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vernichten könnte, hat sich erfreulicherweise als unbegründet erwiesen. Das Russische Ministerium hat in der Beibringung der vorgeschriebenen Ursprungszeugnisse bereitwilligst grosse Erleichterungen eintreten lassen und damit die über dem Handel Danzigs schwebende Gefahr wesentlich herabgemindert.

Es wurden vereinnahmt aus dem Personenverkehr 255 514 (249 538) *M.*, aus dem Güterverkehr 1 212 271 (978 623) *M.*, aus sonstigen Quellen 493 575 (469 556) *M.*, zusammen einschl. des Vortrags aus dem Vorjahre 1 967 844 (1 735 228) *M.* Die Betriebsausgaben erforderten 855 158 (776 258) *M.*, es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 1 112 686 (958 970) *M.*; davon entfallen an den Erneuerungsfonds I 160 616 (139 847) *M.*, an den Erneuerungsfonds II 60 000 (10 000) *M.*, an den Reservefonds I 25 680 *M.* (wie im Vorjahre), an den Reservefonds II 40 550 (37 170) *M.*, 5 % Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 642 000 *M.* (wie 1892), 1 % Dividende an die Stammaktien 128 400 *M.* (1/2 % gleich 64 200 *M.*), persönliche Gewinnantheile 16 124 (15 482) *M.*, Eisenbahnsteuer 19 754 (18 108) *M.* und als Vortrag 19 562 (6 483) *M.*

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Bestand des Reservefonds I 346 226 (309 533) *M.*, des Reservefonds II 364 400 (323 850) *M.*, des Erneuerungsfonds I 940 628 (859 351) *M.* und des Erneuerungsfonds II 152 260 (124 506) *M.*

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. Juni d. J. wird voraussichtlich die 15,91 km lange Theilstrecke Arnstadt-Stadt Ilm der im Bau begriffenen Haupteisenbahn Arnstadt-Saalfeld dem Betriebe übergeben werden. Die neue Strecke, welche in Arnstadt Anschluss an die Linie Plaue-Arnstadt hat, ist normalspurig gebaut, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Erfurt unterstellt und mit Dampfkraft betrieben. Die an der Linie liegenden Stationen (mit den Entfernungen ab Arnstadt) Bahnhof Marlishausen (5,60 km), Haltestelle Roda-Niederwillingen (10,99 km) und Bahnhof Stadt Ilm (15,91 km) werden sämmtlich für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet. Abfertigung von Fahrzeugen und Privatdepeschen-Verkehr findet nur auf Station Stadt Ilm statt. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen der neuen Strecke nicht geeignet.

Eröffnungen bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen Paulinenaue und Friesack belegene Haltestelle Vietznitz für den Personenverkehr eröffnet.

Eine direkte Personenabfertigung findet von und nach Berlin, Friesack, Nauen, Neustadt a/D., Paulinenaue, Spandau und Wittenberge statt. Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Vietznitz abgefertigt.

Güternebenstellen.

Direktionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. werden in den Ortschaften Wyk auf der Insel Föhr und Wittdün auf der Insel Amrum Güternebenstellen für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eingerichtet (vergl. Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona in Nr. 31 S. 298 d. Ztg.).

Aenderungen des Sommerfahrplans.

Auf den Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (rechtsrh.) kommen in dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen Sommerfahrplan folgende bemerkenswerthe Aenderungen zur Einführung: Die Schnellzüge Nr. 91 und 96 zwischen Köln und Hamburg und Nr. 113 und 116 zwischen Frankfurt a. M. und Holland über Troisdorf-Köln-Oberhausen erhalten mit Längsdurchgang versehene vierachsige Wagen (D). Die Personenzüge Nr. 23 und 33, Kalk-Deutz-Hamm-Hannover, beginnen in Köln und die Züge Nr. 12 Berlin-Kalk, Nr. 22 Minden-Kalk und Nr. 28 Hamm-Kalk enden in Köln. Der Schnellzug Nr. 4 Berlin-Köln ist um eine halbe Stunde beschleunigt und erhält Anschluss in Dortmund an die Züge Nr. 148 nach Steele-Duisburg und Nr. 258 nach Hagen-Elberfeld, in Oberhausen an den später gelegten Schnellzug Nr. 85 nach Wesel-Boxtel-Vlissingen, wodurch die Verbindungen mit London durch Verkürzung der Fahrtdauer von Berlin um 3, von Wien um 5½, von Dresden um 4½ und von Hamburg um 3½ Stunden verbessert werden. Der Schnellzug Nr. 19 Köln-Hannover ist um 15 Minuten später gelegt, bis Hamm beschleunigt und erhält in Oberhausen Anschluss an den früher gelegten Schnellzug Nr. 77 nach Emmerich-Holland. Der Personenzug Nr. 10 Berlin-Köln ist von Hamm bis Oberhausen früher gelegt und hat in Wanne Anschluss an Schnellzug Nr. 94 von Hamburg und nach Neuss-Köln und Zug Nr. 218 nach Bochum-Essen und in Oberhausen an Schnellzug Nr. 74 nach Köln und Zug Nr. 49 nach Mülheim a. d. R. erhalten. – Die Schnellzüge Nr. 113 und 116 zwischen Frankfurt a. M. und Holland über Oberhausen-Emmerich erhalten mit Längsdurchgang versehene vierachsige Wagen (D). Neu eingelegt ist der Schnellzug Nr. 46 Haltern, Abfahrt 7.54, Wesel Ankunft 8.35 Nachmittag mit Anschluss auf letzterer Station an Schnellzug Nr. 85/9 nach Boxtel-Vlissingen-London und Schnellzug Nr. 77 nach Emmerich-Holland.

Aktiengesellschaft Franzburger Kreisbahnen zu Barth.

In das Handelsregister des Amtsgerichts Barth ist unter dem 9. d. Mts. die Firma Aktiengesellschaft Franzburger Kreisbahnen eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer mit Maschinenkraft zu betreibenden, zur Beförderung von Personen und Gütern bestimmten Eisenbahn von Stralsund nach Barth mit Abzweigung von Alten-Pleen nach Klausdorf und von Barth nach Damgarten. Das Grundkapital beträgt 1 962 000 *M.* Als Gründer werden genannt: der Provinzialverband von Pommern, der Kreis Franzburg, der Geh. Kommerzienrath Friedrich Lenz zu Stettin, die Stadt Stralsund usw. Sämmtliche Aktien sind durch die Gründer übernommen worden.

Handzeichnungen aus den Katasterkarten zu Kleinbahnen.

Der Preussische Finanzminister hat unter Abänderung der bezüglichen Verfügung vom 15. Januar d. J. nachgelassen, dass für die von den Betheiligten selbst entnommenen Handzeichnungen aus den Katasterkarten zu Kleinbahnen Gebühren zur Staatskasse nicht erhoben werden.

Strassenbahnen.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft. Nach dem Geschäftsbericht haben die Einnahmen im Jahre 1893 eine Steigerung erfahren, so dass trotz

des um 500 000 *M* erhöhten Aktienkapitals eine um 0,25 % höhere Dividende als im Vorjahre = 5,5 % in Vorschlag gebracht werden kann.

Elektrische Strassenbahn in Breslau. In dem sechsmonatlichen Betriebszeitraum von 1893 sind 3 333 513 Personen befördert und 333 351 *M* vereinnahmt worden. Der Ueberschuss beziffert sich auf 214 935 *M*, wovon 148 050 *M* als Dividende (= 4,7 %) vertheilt werden.

Bremer Strassenbahn. Der Ueberschuss des Jahres 1893 beläuft sich auf 31 859 *M*, wovon 27 000 *M* zu einer Dividende von 4,5 % verwendet werden.

Mindener Strassenbahn. Der Reingewinn des Geschäftsjahres 1893 (welches den Zeitraum vom 8. September bis Ende Dezember umfasst) gestattet die Vertheilung einer Dividende von 1 % (= 1 500 *M*).

Gesellschaft für Strassenbahnen im Saarthal. Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893 befördert 934 145 Personen, 81 t Gepäck und 34 t Güter. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 107 312 *M*, aus dem Güterverkehr 317 *M* und aus sonstigen Quellen 7 095 *M*, zusammen 114 778 *M*, die Ausgaben 86 268 *M*, mithin ergibt sich ein Reingewinn von 28 510 *M*, von welchem eine Dividende von 2 % zur Vertheilung gelangt.

Aachener und Burtscheider Pferdeeisenbahn-Gesellschaft. Die Generalversammlung beschloss die Vertheilung einer Dividende von 2,5 %. Zur Beschaffung neuer Geldmittel für die Anlagen zum elektrischen Betrieb, sowie zur Erweiterung des Bahnnetzes wird eine 4 % Anleihe bis zur Höhe von 1 000 000 *M* aufgenommen. Die bisherige Firma wird in Aachener Kleinbahngesellschaft geändert. Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893 zusammen 3 649 765 Personen befördert. Die Einnahmen stiegen von 302 436 *M* in 1892 auf 312 238 *M* in 1893; der Ueberschuss wuchs von 70 885 *M* auf 85 625 *M*.

Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau.

Nach dem Jahresbericht erstreckte sich die Produktion des Jahres 1893 auf 177 Post- und Personenwagen im Werthe von 2 331 398 *M* und 704 Stück Gepäck- und Güterwagen im Werthe von 1 612 204 *M*. Von dem Reingewinn in Höhe von 267 005 *M* sind persönliche Gewinnantheile mit 24 686 *M* zu gewähren, 242 000 *M* werden zur Vertheilung einer Dividende von $7^1/_3$ % verwendet.

Bücherschau.

Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung. Herausgegeben von Dr. Viktor Röll, Generaldirektionsrath der Oesterreichischen Staatsbahnen. Band VI. Personenwagen — Steinbrücken. Mit 239 Original-Holzschnitten, 12 Tafeln und 5 Eisenbahnkarten. Wien 1894. Verlag Karl Gerold's Sohn. Preis eines jeden Bandes 10 *M*.

Mit diesem uns vorliegenden, im März dieses Jahres erschienenen VI. Band der Röll'schen Encyklopädie (deren vorausgehende Bände wir bereits anerkennend besprochen haben, siehe zuletzt Nr. 43 S. 430 Jahrg. 1893 d. Ztg.) geht das bedeutsame Werk seinem Ende entgegen. Der VII. Band (Schlussband) soll noch im Herbst dieses Jahres erscheinen, womit dann die grosse Aufgabe, welche der Herausgeber sich gestellt und mit Energie in dem Zeitraum von 5 Jahren fortgesetzt hat, durchgeführt ist.

Der vorliegende VI. Band ist in ebenso gedrängter, gleichmässiger Form abgefasst und ebenso inhaltreich als die vorausgehenden Bände. Zu den durch ihren Stoff und durch dessen Bearbeiter besonders bemerkenswerthen Artikeln rechnen wir u. a.: Personen- usw. Wagen (Schützenhofer), Pfandrecht (Gleim), Preussische Eisenbahnen (v. d. Leyen), Räder (v. Stockert), Portugiesische Eisenbahnen (Pires de Souja), Rauchverzehrung (Marek), Sächsische Eisenbahnen (v. Seydewitz), Schiebebühnen (Schäfer), Schienenüberhöhung (A. Göring), Schneepflüge usw. (Schubert), Schmiervorrichtungen (Ebel), Schwedische Eisenbahnen (Lundberg), Schweizerische Eisenbahnen (Dietler), Signalwesen (Kecker), Spanische Eisenbahnen (Huquet), Spurweite (Claus), Staats- und Privatbahnen, Stadtbahnen (Birk). Den Artikeln Russische, Schwedische, Schweizerische und Spanisch-Portugiesische Eisenbahnen sind klar gezeichnete kleine Uebersichtskarten beigegeben, in welchen die Staats- und Privatbahnen farbig unterschieden sind. Auch der Artikel Bergbahnen im Gebiet des Vierwaldstätter- und Zugersees ist durch eine besondere Karte (mit Terrainzeichnung) veranschaulicht. Ausserdem sind viele Artikel mit zahlreichen, trefflich ausgeführten Holzschnitten und Steindrucktafeln ausgestattet.

Wie wir schon mehrfach hervorgehoben haben, ist das Werk in einer fast durchweg auch für den Nichtfachmann verständlichen Form geschrieben, so dass dasselbe allen Kreisen, welche sich für Eisenbahnwesen interessiren, nur empfohlen werden kann.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Langenschwalbach-Zollhaus. Die Eröffnung der vorbezeichneten Neubaustrecke findet am 1. Mai d. J. statt.

Frankfurt a/M., den 19. April 1894. (931)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Bahnstrecke Braunschweig-Meine. Am 1. Mai d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Braunschweig unterstellte Bahnstrecke Braunschweig-Meine (Schlussstrecke der Linie Braunschweig-Isenbüttel) mit den Stationen Gliesmarode, Querum, Wenden und Meinholz dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Stationen sind eingerichtet:

a) Gliesmarode und Meinholz für den Personen- und Gepäckverkehr,
b) Querum und Wenden für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen nicht geeignet.

Von dem genannten Tage an findet zwischen den neuen Stationen und sämmtlichen Preussischen Staatsbahnstationen, sowie den Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung kommenden Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Die Preistafel für den Personen- und Gepäckverkehr hängt auf den Stationen aus.

Der Fahrplan für die neue Bahnstrecke wird durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht werden.

Magdeburg, den 21. April 1894. (932)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die betheiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Haltepunktes Milseburg. Die Abfertigungsbefugnisse des an der Bahnstrecke Fulda-Tann belegenen Haltepunktes Milseburg werden vom 1. Mai d. J. an auf den Eilgut- und Frachtstückgutverkehr sowie die Beförderung einzelner Stücke Kleinvieh erweitert.

Frankfurt a M., den 18. April 1894. (933)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die zwischen Hörstel und Püsselbüren gelegene, bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Esch, welche zur Vermeidung von Verwechselungen mit der Station Esch der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn den Zusatz „Westfalen“ erhält, wird am 1. Mai d. J. auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet. Direkte Abfertigung findet vom genannten Tage ab statt mit den Stationen der Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen und der Oberhessischen Bahn. Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze im Verkehr mit der Haltestelle ertheilen auf Anfrage die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 18. April 1894. (934)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 25. April d. J. werden die Stationen Brügge, Rummenohl, Schalksmühle und Werdohl des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstationen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenschlacken usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, den 19. April 1894. (935)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Mai d. J. der 5. Nachtrag mit Frachtsätzen für die Badische Station Weisenbach zur Einführung und kann derselbe von den betheiligten Stationen kostenfrei bezogen werden. Die Frachtsätze für Weisenbach treten erst an einem noch bekannt zu gebenden Tage in Geltung.

Strassburg, den 16. April 1894. (936)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Mai d. J. tritt an Stelle des seitherigen Tarifs für den Verkehr mit Nor-

derney, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangeroog, sowie über Geestemünde nach Helgoland ein neuer Tarif in Kraft.

Derselbe enthält u. a. erweiterte Wegevorschriften für die Sommerkarten nach Norderney und Borkum, sowie anderweite von den Landesaufsichtsbehörden genehmigte besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 19. April 1894. (937)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die im vorigen Jahre während der Navigationsperiode von den Stationen Kiew Fluss, Warnitzkaja-Pristan, Tscherkassy Fluss und Krementschug nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft gewesenen Ausnahmetarifsätze für Getreide etc. (Kategorie I—IV der Nomenklatur der Getreidetarife) sind auch für die Dauer der diesjährigen Navigationsperiode d. i. vom 24. März bis 27. November cr. neuen Stils wieder zur Einführung gelangt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze wird von unserer Betriebskontrole, sowie von den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen Auskunft ertheilt.

Danzig, den 20. April 1894. (J938)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Binnen-Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag 5 zum Tarif für unseren Binnen-Güterverkehr zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Bestimmungen über regelmässige Milchbeförderung zwischen Osterweddingen und Buckau und Magdeburg (Centralbahnhof), über die Errichtung einer Güternebenstelle in Wettin, Entfernungen im Verkehr mit den neuen Stationen Deensen-Arholzen, Eutritzsch, Querum und Wenden, sowie abgekürzte Entfernungen zwischen mehreren älteren Stationen des diesseitigen Bezirks, Aufnahme der Station Seesen (Staatsbahnhof) in den Ausnahmetarif für Braunkohlen etc. auf Entfernungen bis 50 km und erhöhte vom 15. Juni d. J. ab gültige Ausnahmefrachtsätze für gebrannte und geschlagene Steine, sowie für Giesserei-Roheisen im Verkehr mit der Station Berlin Centralmarkthalle.

Die übrigen in dem Nachtrag aufgeführten Maassnahmen sind bereits früher eingeführt und bekannt gemacht worden.

Exemplare des Nachtrages sind bei den diesseitigen Güter-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 17. April 1894. (939)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Mai d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif Nr. 11 für die Beförderung von Eisenerz, abgerösteten Schwefelkies usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehr von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (rechtsrh.) vom 1. Juli 1893 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr von Athus bezw. nach Reden und wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 20. April 1894. (940)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Bromberg. Vom 1. Mai d. J. ab werden die Ausnahmetarife Nr. 22 und 23 für rohe Kalisalze und Düngekalk auf den Verkehr mit der Station Dt. Eylau (Stadt) der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausgedehnt.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 21. April 1894. (941)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 25. April d. J. wird die Haltestelle Eutritzsch (Bezirk Magdeburg) für die Abfertigung von Frachtstückgütern und Wagenladungsgütern, und am 1. Mai d. J. die Haltestelle Deensen-Arholzen (Bezirk Magdeburg) für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, Fahrzeugen und Kleinvieh in Einzelsendungen in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. April 1894. (942MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau-Donaulände trans und Regensburg-Donaulände trans. Am 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag IV zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen neue Frachtsätze der normalen Tarifklassen und einzelner Ausnahmetarife für verschiedene Stationen.

Ferner sind in dem Nachtrage die inzwischen bekannt gewordenen Aenderungen des Anhanges I zum Tarife nachrichtlich — d. h. ohne Verantwortlichkeit der am Tarife betheiligten Verwaltungen — aufgenommen worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, durch welche einzelne Exemplare dieses Nachtrages käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 17. April 1894. (MG943)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum diesseitigen Lokalgütertarife vom 1. April 1894 ist der vom 1. Mai d. J. ab gültige Nachtrag 28 herausgegeben, welcher Entfernungen für die in den Güterverkehr neu aufgenommene Haltestelle Esch (Westfalen) enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Hannover, den 18. April 1894. (944)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.) Theil IV Heft 2 Abtheilung B (Rindentarif) vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird zu vorstehendem Tarif ein Anhang ausgegeben. Derselbe enthält Kursdifferenzen, welche eine Ermässigung der bisherigen Frachtsätze herbeiführen.

Exemplare dieses Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten.

München, im April 1894. (945)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Berlin-Magdeburg. Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin und Magdeburg nebst anschliessenden Privateisenbahnen vom 1. September 1890 tritt am 1. Mai 1894 der Nachtrag 11 in Kraft.

Derselbe enthält ausser mehreren, bereits veröffentlichten Tarifänderungen und Ergänzungen anderweite Entfernungsabkürzungen für einzelne Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg, ferner neue Entfernungen für die Station Cassebohm und die noch nicht eröffnete Station Toitz-Rustow des Direktionsbezirks Berlin, sowie für die Stationen Deensen-Arholzen, Eutritzsch, Querum und Wenden des Direktionsbezirks Magdeburg, ausserdem erhöhte Ausnahme-Frachtsätze im Verkehr mit Berlin Centralmarkthalle.

Die erhöhten Sätze gelten theils vom 1. Juni, theils vom 15. Juni d. J.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 20. April 1894. (946)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Für Gütersendungen nach St. Ingbert und Scheidt bei St. Ingbert, welche den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können und über andere Linien umgeleitet werden müssen, werden zu den für diese Stationen im Hessisch-Pfälzischen Tarif vorgesehenen Frachten Zuschläge erhoben, über welche näheres bei unseren Stationen zu erfragen ist.

Mainz, den 18. April 1894. (947)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. gelangen Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von kondensirter Milch zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern und Deutschen Kolonien von Dresden-Altst., Dresden-Neust. (Leipz. und Schles. Bhf.) und Dresden-Friedrichstadt nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg H., Brake, Elsfleth und Nordenham in Höhe der Frachtsätze des Spezialtarifs I zur Einführung.

Dresden, den 19. April 1894. (948)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 25. April d. J. wird die Station Eutritzsch des Direktionsbezirks Magdeburg in den Magdeburg-Sächsischen Güterverkehr einbezogen, mit der Beschränkung, dass die Abfertigung von Eilgut daselbst ausgeschlossen ist.

Der Frachtberechnung werden die für Leipzig (Magdeburger Bahnhof) maassgebenden Entfernungen zu Grunde gelegt.

Im Verkehre mit Leipzig I (Bayer. Bhf.) kommt eine Entfernung von 12 km und im Verkehre mit Leipzig II (Dresdner Bahnhof) eine solche von 6 km zur Anwendung.

Dresden, den 20. April 1894. (949)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch - Württembergischer Güterverkehr. Auf 1. Mai d. J. wird die Station „Ludwigshafen-Giuliniwerk“ mit den für Ludwigshafen a/Rh. bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den obengenannten Verkehr aufgenommen.

Generaldirektion (950)
der K. Württb. Staatseisenbahnen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Wilhelm-Luxemburgbahn. Zu dem Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Binnenverkehr, Theil II vom 1. Januar 1893, gelangt am 1. Mai 1894 der I. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält u. a. eine von den Landes-

aufsichtsbehörden genehmigte neue Bestimmung zu § 46 der Verkehrsordnung, wonach vom 1. Juni 1894 ab an Sonn- und Festtagen Thiere — ausser Hunden und Pferden — zur Beförderung nicht angenommen werden. Unentgeltlich.

Strassburg, den 18. April 1894. (951)
Kaiserliche Generaldirektion.

Vom 1. Mai d. J. ab gelangt der Lokal-Gütertarif an Stelle des bisherigen Lokal-Gütertarifs vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen zur Einführung; die in dem Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I² genehmigt worden.

Tarif ist bei unsern Stationen zum Preise von 0,50 ℳ käuflich zu haben.

Die durch den Tarif zur Aufhebung kommenden Tarifsätze des bisherigen Lokal-Gütertarifs haben noch Gültigkeit bis zum 31. Juli d. J., der bisherige Ausnahmetarif 7 für Mauersteine bis zum 30. September d. J., die Erhöhungen treten erst am 1. August d. J. in Kraft.

Blankenburg Harz, den 20. April 1894.
Die Direktion (952)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahnverkehre Hannover-Magdeburg und Magdeburg-Oldenburg. Am 1. künftigen Monats tritt zu den Gütertarifen für die vorbezeichneten Verkehre je ein Nachtrag 8 in Kraft.

Dieselben enthalten verschiedene, grösstentheils bereits früher veröffentlichte Ergänzungen und Aenderungen des Tarifs, insbesondere Entfernungen und Frachtsätze für die neu zu eröffnenden Stationen Deensen-Arholzen, Eutritzsch, Querum und Wenden des Direktionsbezirks Magdeburg bezw. Esch (Westf.), Gladenbach, Lohra, Niederwalgern und Weidenhausen des Direktionsbezirks Hannover, gültig vom Tage der bekannt gemachten bezw. noch bekannt zu machenden Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Magdeburg, den 21. April 1894. (953)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 22. Februar d. J., nach deren Inhalt der Tarif für den Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. Januar 1887 sammt den Nachträgen I—IV mit Ausnahme der darin enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit Genf trans., Verrières trans. und Delle trans. am 1. Mai d. J. ausser Kraft treten sollte, bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass die Gültigkeit dieses Tarifes bis zur Ausgabe des bezüglichen neuen Tarifes, dessen Einführungstermin s. Zt. besonders bekannt gemacht werden wird, verlängert worden ist.

Dresden, den 21. April 1894. (954)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide (Kategorie I—IV der Nomenklatur) von den Stationen Kiew Fluss und Warnitzkaja Pristan der Südwestbahnen über Grajewo, Tscherkassy über Fastow-Grajewo und Krementschug über Snamenka-Fastow-Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur Ausfuhr seewärts treten von sogleich bis 15/27. November d. J. wiederum die vorjährigen Ausnahme-Tarifsätze in Kraft.

Dieselben betragen einschliesslich Aufund Abladen, Stationsgebühr, Grenzübergabe für den Wagen mit 10000 kg in Rubeln

von	nach Königsberg	nach Pillau	nach Memel
Kiew Fluss	112,62	116,85	120,64
Warnitzkaja Pristan .	92,31	94,97	97,36
Tscherkassy	126,62	130,57	133,96
Krementschug . .	133,62	136,17	139,22

Die Ausnahme-Tarifsätze gelten nur für Sendungen, welche auf dem Wasserwege auf den genannten Versandstationen eingetroffen sind.

Die Direktion. (955 H&V)

Die Stationen Langförden und Schneiderkrug der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen sind mit sofortiger Gültigkeit in den Staatsbahnverkehr Oldenburg-Erfurt einbezogen.

Hannover, den 21. April 1894. (956)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarbrücken-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Ludwigshafen-Giuliniwerk mit den für Ludwigshafen a/Rhein bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Saarbrücken-Pfälzischen Gütertarif aufgenommen.

Köln, den 23. April 1894. (957)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch - Niederländischer Verband. Am 10. Mai d. J. werden die Stationen Marienwalde und Woldenberg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau zur Abfertigung von Düngemittel, Erde, Kartoffeln und Rüben mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif R einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 19. April 1894. (958)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr mit Oesterreich, Galizien, Westösterreich, Ungarn. Südwestrussland. Die mit 1. Mai l. J. erfolgende Einführung des neuen Tarifes, Theil I macht

im Elbeumschlagstarife für { Oesterreich, Galizien, Westösterreich, Ungarn und Südwestrussland

folgende Aenderungen des Vorwortes, bezw. der allgemeinen Bestimmungen erforderlich:

1. im Elbeumschlags-Tarife für Oesterreich,
2. im Elbeumschlags-Tarife für Galizien

sind auf Seite 3 der Absatz 1 (9. bis 12. Zeile von oben) und der Absatz 3 (14.—16. Zeile von oben) ganz, ferner im Absatze 2 die Ziffer „2“ zu streichen, so zwar, dass es an Stelle der Abschnitte 1—3 nur heisst: „Theil I für die Elbeumschlags-Verkehre“.

3. im Elbeumschlags-Tarife für Westösterreich und
4. im Elbeumschlags-Tarife für Ungarn

sind auf Seite 3 unter I die Absätze a) und b) (Zeile 10—17) von oben ganz und im Absatze c) die Worte (Güterklassifikation) sowie der Buchstabe c) zu streichen, so zwar, dass es an Stelle der Abschnitte a)—c) nur heisst: „des Theiles I für die Elbeumschlags-Verkehre.“

5. im Elbeumschlags-Tarife für Südwestrussland

hat es im Nachtr. IV auf Seite 3, insofern die Oesterr. Umschlagplätze in Frage kommen, nur zu lauten: „Theil I für die Elbeumschlags-Verkehre“.

Wien, 15. April 1894. (959)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Verkehr. Einbeziehung der Station Jungbunzlau B. N. B. Im Ausnahmetarif Nr. 2 auf Seite 82 und 83 des Tarifheftes 2 ist die Station Jungbunzlau der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn für den Verkehr mit

a) den Vorarlberger Stationen Hard-Fussach, Lustenau und St. Margrethen mit dem Frachtsatze von je . für 100 kg 219 kr. Oe. W.
b) den übrigen Vorarlberger Stationen, sowie Lindau mit dem Frachtsatze von je . 214 „ „ „

nachzutragen.

Wien, am 20. April 1894. (960)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages I zum Gütertarife, Theil II, Heft 3.) Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag I zu dem obenbezeichneten Tarife in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes, die Einführung ermässigter Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (für Koks) im Rückvergütungswege und die Einbeziehung der Station Wetter (Ruhr) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 13 (für Grafit).

Exemplare des Nachtrages I sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 ₰ = 6 kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 16. April 1894. (961)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Hinausgabe des Nachtrages II zum Gütertarif, Theil II, Heft 1. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag II zum Gütertarif, Theil II, Heft 1 (Gemeinschaftliches Heft) für obenbezeichneten Eisenbahnverband in Kraft.

Derselbe enthält die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie Aenderungen, Ergänzungen und Berichtigungen und ist zum Preise von 10 ₰ oder 6 kr. für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 17. April 1894. (962)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. Oesterr. Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages II zum Lokal - Gütertarif, Theil II, Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Juni 1894 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Monfalcone - Cervignano gelangen zum Lokal-Gütertarif (Neuauflage vom 1. Januar 1894)

ein Nachtrag II zum Theil II, Heft 1
„ „ II „ „ II, „ 2
zur Einführung.

Der Nachtrag II zum Tarif, Theil II, Heft 1 enthält den Tarif und den Kilometerzeiger für die Lokalbahn Monfal-

cone-Cervignano, ferner Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Der Nachtrag II zum Tarif, Theil II, Heft 2 enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen gegen Erlag von 10 kr Oe. W. für das Heft 1 und von 5 kr. Oe. W. für das Heft 2 erhältlich.

Wien, am 20. April 1894. (963)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau Am 1. Mai dieses Jahres wird die bisher nur dem Güterverkehr dienende Grubenbahn Kunigundeweiche-Georggrube nach Herstellung eines Verbindungsgeleises zum Personenbahnhof Georggrube für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Zwischenstationen hat diese Strecke nicht. Auf dem Bahnhofe Kunigundeweiche, welcher bisher nur Wagenladungs-Güterverkehr hatte, findet vom angegebenen Tage ab auch die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck statt.

Auf der Strecke Emanuelsegen-Schoppinitz R. O. U. Bhf. wird mit Ablauf dieses Monats der Personen- und Gepäckverkehr eingestellt.

Breslau, den 18. April 1894. (964)
Königliche Eisenbahndirektion.

In die vom 1. Juni d. J. ab zwischen Berlin Charlottenburg und Eydtkuhnen verkehrenden neuen Durchgangszüge 1 und 2 werden Wagen eingestellt werden, welche durch Gänge und gedeckte Uebergangsbrücken miteinander verbunden und mit nummerirten Plätzen versehen sind. Für die Benutzung eines solchen Platzes ist ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag von 2 ℳ für die I. und II. Klasse und von 1 ℳ für die III. Klasse gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen.

Bromberg, den 19. April 1894. (965)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1894 wird der auf der Bahnstrecke Tilsit-Labiau zwischen Linkuhnen und Tilsit gelegene Haltepunkt Alt-Weynothen für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt auf Grund der Entfernungen des Nachtrages 3 zum Kilometerzeiger und der Preistafel des Lokal-Personentarifs für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

Näheres ist auf allen Stationen und Haltestellen zu erfahren.

Bromberg, den 19. April 1894. (966)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am Freitag, den 25. Mai d. J., Mittags 12½ Uhr zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 44. regelmässigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9—11 Uhr in dem genannten Gebäude durch eine aus 2 Notaren bestehende Kommission bewirkt werden.

Behufs Erlangung von Eintrittskarten haben die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Ueberreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses der Ausgabestelle vorzulegen, oder derselben die Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien vorzuzeigen.

Zulässige Hinterlegungsstellen sind: die Hauptkasse der Gesellschaft zu Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a. M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muss bis zum 21. Mai d. J., Mittags 12 Uhr geschehen und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 26. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung.

1. Vorlage des Verwaltungsberichtes der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 1893, sowie die Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von vier Ausschussmitgliedern an Stelle der ausscheidenden Herren Senator H. Eschenburg und Rechtsanwalt Dr. Stooss in Lübeck, Geheimer Regierungsrath a. D. W. Simon in Berlin und Siegm. Hinrichsen in Hamburg.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung können von den Aktionären vom 11. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 19. April 1894. (967)
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich die Herren Aktionäre zur 42. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Sonnabend, den 26 Mai 1894, um 10 Uhr Vormittags in Wien im Bösendorfersaale, I. Herrengasse Nr. 6 stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1893;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1893;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkupons;
4. Wahl von Verwaltungsrathsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1894.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Kupons längstens bis Sonnabend, den 12. Mai l. J., 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1894. (968)
Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

(Amtliche Bekanntm. Schluss S. VI.)

Nr. 8. Jahrgang 1894. Berlin, am 25. April 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B C	7511	1	Kiste	leer —	12	1	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bezettelt: Kiel (Celle durch-strichen).
2	A F B	24	1	„	Käse —	5	2	Kiel	K. E.-D. Altona	
3	A P	10 1775	1	Fass	leer —	—	3	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	A R	191	1	Kiste	leer —	50	4	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
5	A S T	45	1	Ballen	Tuch —	41	5	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
6	AT	—	1	Fass	leer, gebraucht —	16	6	Heidelberg	Badische Stsb.	
7	B	—	1	Pack	Papier —	37	7	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
8	B	20	1	Kollo	Bettstelltheile —	16	8	Neubrandenburg Südb.	Meckl. Friedr. Frzb.	
9	B	11	1	—	Küchenschrank —	6,5	9	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	5 m lang, 70 mm Durchm.
10	B	—	1	—	Eisenrohr —	24	10	Düsseldorf D.	„	
11	B N	1595	1	Kiste	Drahtstifte —	—	11	Neckarhausen	Württemberg. Stsb.	
12	B P	6746	1	—	durchlöcherte Eisenplatte	4,5	12	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
13	C K	40	1	Käfig	leer —	27	13	Marienwerder	K. E.-D. Bromberg	
14	C T	586	1	Kiste	Strohhülsen —	24	14	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
15	D	2305/9 929 2973	7	Kisten	leer —	68	15	Bremen H.	„	
16	E D F	2145	1	Kiste	Drahtwaaren —	29	16	Aachen	Linksrh. Köln	
17	F H	1	1	—	Waschtisch —	19	17	Gera	Sächsische Stsb.	
18	F J L	3	1	Kiste	leer —	17	18	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
19	F M L & B	51215	1	„	Farbe —	44,5	19	Dresden-N. Leipz. Bhf.	Sächsische Stsb.	
20	F R	—	1	Fass	Mineralöl —	197	20	Sarstedt	K. E.-D. Hannover	
21	G	4	1	Kiste	Hohlglas —	106	21	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Wien Oe. N. W. B.
22	G & Co.	10059	1	„	leer —	12	22	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: Franfurt a/M.
23	G K	3394	1	„	leer —	14	23	„	„	
24	G O	20	1	Bund	Tafeln —	8	24	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
25	G S	1167	1	Kiste	? —	—	25	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
26	H	—	2	Kollo	Eisenbleche —	8	26	Köln-Ehrenfeld	Linksrh. Köln	
27	H D	—	1	—	Ofentheil —	4,5	27	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
28	H G	20	1	Pack	Pappschachtel —	8,5	28	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	bemalt: Hamburg, beklebt: Göttingen, bei Schuppen-revision.
29	H R & Co.	1787 651 53	1	Sack	Kaffee —	60	29	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
30	H T	10	1	Kiste	baumwollenes Garn	141	30	Jülich	Linksrh. Köln	
31	J B B	84/5	2	Kisten	leer —	17	31	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppen-revision.
32	J H	—	3	Bund	Rundeisen —	143	32	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
33	J P	—	1	—	Heerdplatte mit eingepressten Buchstaben D. H. S.	3	33	H.-Grenzhausen	Rechtsrh. Köln	
34	J S	384 1023 1181 1316	—	—	4 Ketten und 4 Knüppel (letztere ohne Bezeichnung)	—	34	Spandau	K. E.-D. Altona	
35	J S	385	1	—	Kette (15 m lang) —	—	35	Leipzig Eilbg. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Boden-revision.
36	K	77	1	Kiste	2 Porzellanausgüsse	19	36	Berlin Anh. B.	„	*)

*) bez.: Waltershausen / Berlin beschr.: Finsterwalde, b. Bodenrevision.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
37	K C	1490	1	Kiste	leer	40	37	Witten B. M.	Rechtsrh. Köln	b. Schuppenrevision.
38	K & Co.	9363	1	„	leer	19	38	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
39	K / G	— / —	2 / 1	Kisten / Kiste	Tafelaufsatz (?)	12	39	Leipzig (Thür. B.)	K. E.-D. Erfurt	
40	L D	2	1	Korb	l. Blechflasche	—	40	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
41	L P	100/102	3	Rollen	Packpapier	53,5	41	Mocker	K. E.-D. Bromberg	
42	M R	—	1	Korb	frische Fische	—	42	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
43	M S	12	1	Pack	2 leere Körbe	6	43	Solingen-Süd	K. E.-D. Elberfeld	
44	P	1	1	Sack	Privat-Schliesskeile	9	44	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
45	P L	444	1	Kiste	Holzwolle	16	45	Zwickau	Sächsische Stsb.	
46	R J	35	1	Ballen	Tabak	157	46	Breslau O. S. B.	K. E.-D. Breslau	
47	R L C S	I	1	Fass	Wein	255	47	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	bekl.: von Hamburg B nach ?
48	R S	35	2	Stäbe	Rundeisen	58	48	Marburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
49	S	—	1	—	Schwungrad	45	49	Bretten	Badische Stsb.	alt und beschädigt.
50	S	—	1	Kollo	eis. Deckel mit Griff	6	50	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
51	S	300	1	Schliesskorb	?	35	51	Offenbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
52	S	861	1	Kollo in Leinen	Goldleisten	6	52	Uelzen	K. E.-D. Hannover	beschr.: Neustadt (H).
53	S K	332	3	—	Pflugschaare	17	53	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
54	S & K	57	1	Korbflasche	Firniss	57	54	Halle i/W.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
55	St	—	1	—	eis. Kette	15	55	Köln-Deutz	Rechtsrh. Köln	
56	S W	10	1	Kiste	alte Eisentheile	60	56	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
57	T	145	1	Beutel	kleine Eisen- und Messingtheile	3,5	57	Sangerhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	U U	—	3	—	Krebsreusen	3	58	Pr.-Holland	K. E.-D. Bromberg	
59	VB	3457	1	Fass	leer	22	59	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
60	W	—	1	Kollo	Guss	16	60	Kalk G.	Rechtsrh. Köln	
61	W C	—	1	—	Grenzstein	29	61	Speldorf	„	
62	W R	450	1	Ballen	Flanell	50	62	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
63	Bremen	—	1	Fass	leer	13	63	Altona	K. E.-D. Altona	
64	Breslau	412	1	—	Privatdecke	9	64	Breslau O. S. B.	K. E.-D. Breslau	
65	Culmbach	23225	1	Fass	leer	17	65	„	„	
66	Fiedler & Michalke Reichthal	159 / 200	2	Fässer	leer	—	66	„	„	
67	G J Kattowitz	—	33	Stück	eis. Rohre	362	67	„	„	
68	Dampfmühle Leer	—	1	Pack	Säcke	27	68	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
69	Brauerei Liebotschan	1019	1	Fass	leer, gebraucht	34	69	Heidelberg	Badische Stsb.	
70	Irh.	5	1	—	Kette	—	70	Blumenthal	Linksrh. Köln	
71	Luiser	—	1	Sack	gebranntes Gerstenmalz	—	71	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
72	Hagen R	—	2	Pack	4 Gusstheile	11	72	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
73	Schulze & Giese Hochzeit	—	10	Säcke	leere Säcke	210	73	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Steuerblei: Herbesthal.
74	Veghel	—	1	—	Viehgitter	—	74	Langenweddingen	K. E.-D. Magdeburg	
75	Hch. Wachtmann	—	1	Kasten	Holz	82	75	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Wien Oe. N. W. B.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
76	blau	1	1	Kollo	Ofentheil	7	76	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
77	—	3	1	Fass	leer, gebraucht	5	77	Wiesloch	Badische Stsb.	
78	—	540	1	Kiste	Margarine	40,5	78	Rheydt	Linksrh. Köln	
79	—	651 / 54	1	Sack	Kaffee	60	79	Göttingen	K. E.-D. Hannover	bemalt: Chocola, Hamburg; beklebt: Göttingen; b. Schuppenrevision.
80	—	2446	1	„	leere Hülsen	30	80	Eupen	Linksrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
81	—	2970	1	—	eiserne halbkreisförmige Platte	1,5	81	Frankfurt a/M. Staatsb.	K. E.-D. Frankf. a/M.	bez.: Frankfurt a/M.
82	—	3958	1	Bierfass	leer —	35	82	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
83	—	17127 17134	2	—	Vorsatzbretter —	—	83	Magdeburg Ctr.	K. E.-D. Magdeburg	
84	1000	23309	1	Kiste	Hohlglas —	45	84	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Wien Oe. N. W. B.
85	2000	23310	1	„	Hohlglas —	46	85	„	„	Wien Oe. N. W. B.
86	—	35046 roth	1	—	eis. Verbindungsstange zu einer Dreschmaschine mit Lager u. 2 Klauen	40	86	Allenstein	K. E.-D. Bromberg	
87	—	373217	1	Kohlensäureflasche	leer —	24	87	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
88	DB IID 57,5 Ltr. 1893 M B	13 6153	1	Fass	leer —	12	88	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	am 6/4. auf der Strecke gef.
89	gelber Strich	—	6	Stangen	Eisen —	10	89	Bruchmühlen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
90	—	—	1	—	gusseis. Abguss —	11	90	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	1	Stück	Aufsatzbrett —	11	91	Weida	Sächsische Stsb.	
92	—	—	1	—	Aufsatz zu einem Schrank oder Bettstelle	2	92	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
93	—	—	1	—	Blechdeckel —	2	93	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
94	—	—	1	Korb	Blechkanne —	9	94	Frankfurt a/M. Staatsb.	„	
95	—	—	2	—	Bleirohre (ca. 1 m lang)	?	95	Weissenfels	K. E.-D. Erfurt	bez.: Weissenburg. Auf Begleitschein von Frankfurt a/M. (H.L.B.) eingeg.
96	—	—	1	Bund	5 Stck. alte eis. Brechstangen	34	96	Harburg U. E.	K. E.-D. Hannover	
97	—	—	1	—	hölz. Bock —	18	97	Wurzen	Sächsische Stsb.	1,2 m lang, 58 cm hoch.
98	—	—	1	Kollo	Brettchen —	1	98	Breslau O. S. B.	K. E.-D. Breslau	
99	—	—	2	—	Bretter zu einer Mangelmaschine	5	99	Crefeld	Linksrh. Köln	
100	—	—	1	Korb	Cabliau —	—	100	Lintorf	Rechtsrh. Köln	für 7 ℳ verkauft.
101	—	—	1	Hutschachtel	Cylinderhut —	—	101	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	Gepäckstück; beklebt: 407 Lübeck-Rostock.
102	—	—	1	Sack	Eicheln —	10	102	Soest	K. E.-D. Hannover	
103	—	—	1	Stab	Eisen —	11,5	103	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	—	—	1	—	Eisenbahnschiene —	125	104	Breslau O. S. B.	K. E.-D. Breslau	
105	—	—	1	Kollo	Eisenblech —	18	105	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	—	—	11	—	alte Eisentheile —	45	106	„	„	
107	—	—	1	Fass	leer —	17,5	107	Schönheider-Hammer	Sächsische Stsb.	
108	—	—	1	Pack	Feilen —	4	108	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	bez.: von Remscheid.
109	—	—	1	Kollo	lohgares Fell (Kipsoberleder)	2	109	Gera	„	
110	—	—	1	—	Flanschrohr	17	110	Breslau O. S. B.	K. E.-D. Breslau	
111	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	35	111	Düsseldorf D.	Rechtsrh. Köln	
112	—	—	1	—	Heubaum (6 m lang)	16	112	Leipzig (Thür. B., Eilg.-Abf.)	K. E.-D. Erfurt	am 28 3. auf Decke des Wagens 7046 Erf. eingeg.
113	—	—	5	Stangen	Holz	—	113	Herbesthal	Linksrh. Köln	
114	—	—	1	—	ovale Holzwanne (neu)	10	114	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
115	—	—	1	Schnur	17 Paar Holzschuhe	10	115	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	2	—	lebende Hühner —	—	116	Graudenz	K. E.-D. Bromberg	für 1,80 ℳ verkauft.
117	—	—	1	—	Kette mit 2 Haken	12	117	Heide	K. E.-D. Altona	Fabrikmarke: K.M.B.A.G.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
118	—	—	1	—	eis. Klappe mit Gusseisentheil	4	118	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
119	—	—	1	—	Kleiderhakenbrett —	1	119	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
			1	—	Staubbesen —	1				
120	—	—	2	—	Lagerstühle —	47	120	Magdeburg Ctr.B.	K. E.-D. Magdeburg	
121	—	—	1	Packet	Lederschäfte —	5	121	Ellwangen	Württemberg. Stsb.	
122	—	—	1	Kollo	Maschinentheil —	4,5	122	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
123	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	95	123	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
124	—	—	1	—	Puppenwagenverdeck	1	124	Zwickau	Sächsische Stsb.	
125	—	—	2	Stangen	Quadrateisen —	6,5	125	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
126	—	—	1	Sack	Reis —	50	126	Bergheim	„	b. Schuppenrevision.
127	—	—	1	Bund	4 Reiserbesen —	2	127	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	—	—	1	Pack	4 eis. Ringe —	8	128	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
129	—	—	1	„	24 Rohrschellen —	6,5	129	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
130	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	21	130	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
131	—	—	1	—	alter Sack —	4,5	131	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
132	—	—	2	Säcke	leere Säcke —	57	132	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
133	—	—	1	Pack	leere Säcke —	26	133	Berlin Ostb.	K. E.-D. Bromberg	
134	—	—	1	—	Sauger einer Jauchpumpe	3	134	Cleve	Linksrh. Köln	
135	—	—	1	—	Saugepumpe —	2	135	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
136	—	—	1	Bund	4 Stück kl. Schlüssel	—	136	Celle	K. E.-D. Hannover	
137	—	—	1	Pack in Leinen	1 Schraubenzieher, 1 Schlüssel für Wasserleitung	2	137	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
138	—	—	13	—	Schrauben u. Bolzen	16	138	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
139	—	—	1	Kollo	Spahnkörbe —	1,5	139	Teterow	Meckl. Friedr. Frzb.	
140	—	—	1	—	eis. Ständer mit Haken	3	140	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
141	—	—	1	Bund	10 runde Stahlstäbe	—	141	Bingerbrück	Linksrh. Köln	
142	—	—	1	Fass	Stahlfederschrott —	364	142	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
143	roth	—	1	—	Stauchmaschine —	—	143	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
144	—	—	1	—	Thonrohr —	—	144	Osterrath	Linksrh. Köln	1 m lang, 25 cm innerer Durchm.
145	—	—	1	—	Unterlageholz —	—	145	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
146	—	—	1	Stück	abgebrochener Wagentritt	—	146	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
147	—	—	1	Weidenkorb	leer —	2,5	147	Karow	Meckl. Friedr. Frzb.	
148	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen	55	148	Crefeld	Linksrh. Köln	
			1	Stab	Flacheisen					
149	—	—	1	—	Wirthschaftswaage —	2,25	149	Wallhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	auf der Strecke gef.

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	E H	8	1	Korb	Butter —	54	1	Westmeerbeek	Grand Central Belge	
2	F	6193	1	Kiste	Salmiak bzw. Lakritz (in Kistchen eingegossen)	27	2	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez. Hanau.
3	F H	1298	1	Fass	leer —	10	3	„	„	
4	J B	—	2	Kolli	Ofentheile Vorderplatte mit Thürchen	11	4	Frankfurt a/M. Ostbhf.	„	
5	K M G	730	1	Kiste	? —	—	5	Anvers Bs.	Grand Central Belge	überzählig aus Wagen H. L. B. 3654 „leer“ von Bockenheim.
6	T W F	—	5	Kolli	Fensterglas —	—	6	„	„	
7	—	—	1	Sack	Kleie —	50	7	Hamont	„	
8	—	—	4	Kolli	Winkeleisen —	28	8	Gustavsburg	Hessische Ludwigsb.	

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

5. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen. Für die Dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 2350 t Verbindungstheilen und Zungenschienen ausverdungen werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11, Colbjórnsensgade, Kopenhagen, V, erhältlich.

Bietungstermin am 12. Mai 1894, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, April 1894. (969)

Der Bahnchef.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 33. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 28. April 1894.

Inhalt:

Die Liverpooler elektrische Hochbahn.

(Fortsetzung aus Nr. 31.)

Die Leistungsfähigkeit der Maschinen, welche zur Erzeugung des Stromes dienen, ist durch Versuche und Messungen mit sorgfältig geaichten Instrumenten festgestellt worden. Zu diesen Versuchen wurden die Maschine und Dynamo Nr. 1 benutzt, die schon einige Wochen gelaufen und durchaus betriebstüchtig waren. Die Proben wurden nach Schluss der Betriebsstunden, nachdem die Maschine die volle Tagesleistung hinter sich hatte, vorgenommen und dauerten 3½ Stunden; der Betriebswiderstand wurde hierbei ersetzt durch den Widerstand in einem Behälter befindlichen Wassers. Man hielt während der Versuchszeit die Spannung, Stromstärke und Geschwindigkeit konstant; alle halben Stunden wurden Messungen und Diagramme genommen. Die Ergebnisse waren folgende:

Durchmesser des Hochdruckcylinders	390 mm
„ „ Niederdruckcylinders	787 „
Kolbenhub	915 „
mittlerer Wirkungsgrad (Verhältniss der Nutzleistung zur indizirten Leistung in Pferdestärken)	88 %
Kohlenverbrauch	1 825 kg
Gesammtbetrag der Nutz-Pferdekraftstunden	1 195
Kohlenverbrauch auf die Pferdekraftstunde	1,53 kg
„ „ „ indizirte Pferdekraftstunde (Wirkungsgrad 88 %)	1,34 „

Die Ergebnisse sind ausserordentlich befriedigend: der Kohlenverbrauch ist gering. In den beiden folgenden Zusammenstellungen ist der Energieverbrauch des Zuges während zweier Fahrten, einer Probefahrt, in welcher der gegenwärtig im Betrieb befindliche Streckenabschnitt von 8,25 km Länge in 24 Minuten 57 Sekunden, d. h. mit einer mittleren Geschwindigkeit von 24,3 km in der Stunde zurückgelegt wurde, und einer zweiten Fahrt, bei der die Strecke in 23 Minuten 47 Sekunden mit einer Geschwindigkeit von 29,5 km durchfahren wurde, angegeben.

5. März 1893. Erste Fahrt.

Herkulaneum nach Alexandra (zurück); ein Zug auf der Strecke.

Belastung durch 8 t (eiserne Gewichte);
gesammte Fahrzeit: 24 Minuten 57 Sekunden;
Gesammtzeit, während welcher die Wagen unter Strom standen: 17 Minuten 7 Sekunden;
Gesammtzeit, während welcher der Zug stille stand: 4 Minuten 37 Sekunden;
gesammte durchfahrene Strecke: 8,26 km;
Durchschnitt der reinen Fahrgeschwindigkeit: 24,3 km in der Stunde;
durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (Aufenthalte eingerechnet): 19,8 km;
zur Anwendung gekommene Stromstärke: auf reine Fahrt bezogen: 82,7 Ampères; die Aufenthalte eingerechnet 67,3 Ampères;

durchschnittlicher Kraftverbrauch in elektrischen Pferdestärken auf den Zug: auf reine Fahrt bezogen: 54,5 elektrische Pferdekräfte; die Aufenthalte eingerechnet: 44,4 elektrische Pferdekräfte;
durchschnittliche elektromotorische Kraft: 485,2 Volt auf den Wagen.

5. März 1893. Zweite Fahrt.
Herkulaneum nach Alexandra (zurück); ein Zug auf der Strecke.

Belastung durch 8 t (eiserne Gewichte);
gesammte Fahrzeit: 23 Minuten 47 Sekunden;
Gesammtzeit, in welcher der Wagen unter Strom stand: 15 Minuten 18 Sekunden;
Gesammtzeit, in der der Zug stille stand: 4 Minuten 40 Sekunden;
gesammte durchfahrene Strecke: 8,26 km;
Durchschnitt der reinen Fahrgeschwindigkeit: 25,9 km in der Stunde;
durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (Aufenthalte eingerechnet): 20,9 km;
Stromstärkendurchschnitt auf den Zug: auf reine Fahrt bezogen: 90,8 Ampères; die Aufenthalte eingerechnet: 73 Ampères;
Durchschnittszahl der elektrischen Pferdestärken auf den Zug: auf reine Fahrt bezogen: 57,1 elektrische Pferdekräfte; die Aufenthalte eingerechnet: 46 elektrische Pferdekräfte;
durchschnittliche elektromotorische Kraft auf den Wagen: 484 Volt.

Das Gewicht des vollständigen Wagens ohne Fahrgäste beträgt 15,5 t.*) Während der Probefahrten war jeder Wagen mit 4 t beladen; der ganze Zug wog also 39 t. An Energie wurden verbraucht 44,4 elektrische Pferdekräfte bei einer Geschwindigkeit von 24,3 km und 46 elektrische Pferdekräfte bei einer Geschwindigkeit von 25,9 km in der Stunde.

Es ist interessant, den Schwankungen im Kohlenverbrauch zu folgen, welche eintreten, wenn die Zahl der Züge wechselt. Im April und einem Theil des Monats Mai 1893 war die für einen 10 Minutenbetrieb erforderliche Zahl von 7 Zügen auf der Strecke; der Betrieb dauerte von 5 Uhr 10 Minuten Vormittags bis 6 Uhr 40 Minuten Nachmittags. Während dieser Zeit wurde auf das Zugkilometer 6,35 kg Kohle verfeuert, wobei alle Verbrauchszwecke ohne irgend welche Ausnahme zusammengerechnet, also auch der zum Laden der Stationsbatterien usw. erforderliche Brennstoff eingeschlossen waren.

Von Juni bis Anfang Oktober befanden sich im Betrieb:

von 5 Uhr Vormittags	bis 9 Uhr	Vormittags:	8 Züge;
„ 9 „ „	„ 5½ „	Nachmittags:	12 „
„ 5½ „ Nachmittags	„ 7 „	„ :	6 „
„ 7 „ „	„ 8½ „	„ :	4 „

Von 9 Uhr Vormittags bis 5½ Uhr Nachmittags folgen die Züge einander in Abständen von 5 Minuten.

Der Kohlenverbrauch stellte sich nun für die verschiedenen Monate wie folgt:

April	7,09	kg auf das Zugkilometer
Mai	5,63	„ „ „ „
Juni	5,33	„ „ „ „
Juli	5,14	„ „ „ „
August . . .	4,77	„ „ „ „
September . .	4,84	„ „ „ „

Der Verbrauch an Feuerungsmaterial hat also stetig abgenommen; namentlich im August ist verhältnissmässig wenig Kohle verbraucht worden, was auf den stärkeren Verkehr in der Feiertagswoche dieses Monats zurückzuführen ist. Am 7. August war der Verkehr um 21 % grösser als sonst; es wurden an diesem Tage nicht weniger als 48000 Personen befördert und während der mittleren Tageszeit befanden sich mehr als 300 Personen in einem Zuge. In den vier Monaten Juni, Juli, August und September wurden im ganzen, eingerechnet den für das Laden der Batterien, den Kraftbedarf an der Centralstation und im Wagenschuppen verwendeten Brennstoff, etwas weniger als 5,0 kg auf das Zugkilometer verfeuert; wird hiervon diejenige Menge abgezogen, welche nicht lediglich für die Zugförderung verbraucht wurde, so ergeben sich für die Nebenzwecke allein 4,80 kg Kohlen auf das Zugkilometer.

Der Kohlenverbrauch für die Kilowattstunde stellte sich wie folgt:

Monat	erzeugte Energie in Kilowatt	Kohlenverbrauch in Kilogramm	
		auf die Kilowattstunde	auf die Nutzpferdestärke
April	69954	3,81	2,86
Mai	86627	3,13	2,34
Juni.	97789	3,22	2,40
Juli	109909	3,04	2,26
August . . .	117843	2,70	2,70
September . .	119328	2,63	2,63

Hierzu ist zu bemerken, dass im Monat Juni vier Tage lang ausser den sonst im Feuer stehenden Kesseln noch ein weiterer in Gebrauch genommen werden musste, da infolge Entleerung desjenigen Docks, aus dem das Kondenswasser genommen wird, die Maschinen ohne Kondensation arbeiten mussten.

Man verwendet zur Feuerung Lancashire-Kohlenklein von folgender Zusammensetzung:

fester Kohlenstoff	70,08 %
flüchtige Kohlenwasserstoffe . .	16,47 „
Schwefel	1,92 „
Wasser	3,01 „
Asche	8,51 „

Die Kohle steht der Wälschen an Heizwerth um 25 % nach. Der Preis des Kohlenkleins betrug bis gegen Ende August 5,5 ℳ die Tonne; später ist infolge des Streikes Kohle von verschiedenen anderen Zechen bezogen worden, deren Preis bis auf 17,5 ℳ für die Tonne stieg.

Der Betrieb der Hochbahn war vertraglich an die Unternehmer für ein Fixum von 18,1 ₰ für das Zugkilometer (3½ d. für die Englische Zugmeile) übertragen worden, unter Zugrundelegung einer täglich zurückzulegenden Wegelänge von 3875 km. Da gegenwärtig von der Hochbahn nur 8,26 km in Betrieb sind, sind den Unternehmern für das Zugkilometer 20,7 statt 18,1 ₰ zugebilligt worden, in Anbetracht dass bei einem 5 Minutenverkehr die Zahl der täglichen Zugkilometer auf der kürzeren Strecke nothwendigerweise zu gering ausfällt. Für den zum Laden der Stationsbatterien erforderlichen Strom werden 58⅓ ₰ (7 d.) für die Einheit vergütet; diese Vergütung umfasst auch die Unterhaltung der Beleuchtungs- und Signalanlagen. In der folgenden Zusammenstellung sind die Betriebskosten für die Monate Juli, August und September angegeben.

Gegenstand	Pfennig auf das Zugkilometer		
	Juli	August	September
Betriebsleitung	2,16	2,16	2,16
Stromerzeugungs - Anlage, Löhne	3,21	3,06	3,26
Löhne der Zugbegleiter . .	5,63	5,40	5,47
Kohle	3,05	3,73	6,38
Oel, Putzwolle, Schmiermaterial	0,73	0,72	0,67
Wasser	0,05	0,07	0,08
Materialien und sonstiges .	0,25	0,05	0,06
Reinigung und Reparaturen usw. im Wagenschuppen:			
Löhne	2,83	2,70	2,79
Material	1,47	2,23	1,15
insgesammt	19,38	20,12	22,02
Vergütung für Signale und Beleuchtung	1,48	1,41	1,46
Betriebskosten	20,86	21,53	23,48
Zugkilometer	36190	66700	65430

Es ist gegenwärtig, wo die Frage, ob für den Betrieb der Eisenbahnen der Dampfkraft oder der Elektrizität ferner-

*) Es sind allenthalben Englische Tonnen zu 1016,16 kg gemeint.

hin der Vorrang gebühre, auf der Tagesordnung steht, von hohem Interesse, zwischen beiden in wirthschaftlicher Beziehung, soweit die bisherigen Erfahrungen reichen, einen Vergleich anzustellen. Die der neuen Liverpooler Bahn am nächsten kommende Dampfbahn ist wohl die Newyorker Hochbahn. Bei beiden Anlagen sind die Züge verhältnissmässig leicht, wenn freilich auch die der Newyorker Hochbahn zur Zeit schwerer sind, als die Liverpooler Züge. Bei beiden Bahnen liegen die Stationen durchschnittlich 500 m auseinander. Im Jahre 1889 wurde auf einer der Newyorker Linien ein Versuch gemacht, um festzustellen, ob die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Hochbahnen möglich und wirthschaftlich zu empfehlen sei. Die Ergebnisse dieses Versuchs, bei dem Gleichstrom zur Anwendung kam, wurden in den Verhandlungen des Parlamentsausschusses im Jahre 1890 durch die Metropolitan Bahn nicht ohne Erfolg gegen die Central London-Gesellschaft ausgespielt. Eine von Lincoln Moss abgefasste Beschreibung der Versuche und ihrer Nutzanwendungen findet sich im Band 23 (Jahrgang 1890) der Verhandlungen der Amerikanischen Gesellschaft der Civilingenieure. Das Hauptergebniss war, dass auf der Hochbahn der neunten Avenue die Kosten der elektrischen Zugkraft das Vierfache der Dampfkraft betragen würden.

(Schluss folgt.)

Statistisches über die Eisenbahnen Russlands aus dem Jahre 1891.

Ueber die Güterbewegung auf den Eisenbahnen und Wasserläufen Russlands im Jahre 1891 haben wir in Nr. 84 und 85 Jahrg. 1893 d. Ztg. eingehend berichtet. Umfasste die damalige Berichterstattung Mittheilungen über die bewegten Gütermengen und konnte dieselbe an der Hand einer offiziellen Publikation die Entwickelung der Güterbewegung in den letzten 10 Jahren kurz zur Darstellung bringen, so blieb doch die Frage, mit welchen Mitteln das, was geleistet worden, gefördert werden konnte, unbeantwortet. Zur Beantwortung dieser für die Entwickelung und Beurtheilung des gesammten Verkehrslebens unseres grossen Nachbarreiches im Osten interessanten Frage liegt uns gegenwärtig ein Aufsatz im „Archiv für Eisenbahnwesen" vor, dessen Ausführungen wir im wesentlichen die nachfolgenden Zahlenangaben entnehmen.

Die Entwickelung des Eisenbahnnetzes Russlands in den Jahren 1882—1891 ergibt sich aus den folgenden Zahlenangaben:

	1882	1890	1891
	Werst		
Es waren am Jahresschlusse in Betrieb Eisenbahnen für allgemeine Benutzung	21 593	27 238	27 361
davon waren zweigeleisig	3 028	4 422	5 679
in Staatsverwaltung waren am Jahresschlusse	957	8 007	9 977
in Privatverwaltung waren am Jahresschlusse	17 384	19 231	17 384

Die Länge der Russischen Eisenbahnen hat hiernach in dem zehnjährigen Zeitraume von 1882 bis 1891 um 5 768 Werst (6 153 km) oder um 26,7 % zugenommen.

Ausser diesen Bahnen, welche direkt der Oberaufsicht des Ministeriums der Verkehrsanstalten untergeordnet waren, befanden sich noch im Grossherzogthum Finnland 1 759 Werst und in Transkaspien 1 343 Werst Eisenbahnen im Betriebe. Der Vollständigkeit wegen kann noch bemerkt werden, dass in die Zahl der in Privatverwaltung befindlichen Bahnen 942 Werst mit eingeschlossen sind, die thatsächlich auch Staatsbahnen, aber Privatgesellschaften in Pacht gegeben worden sind. Hierher gehören die Bahnen: Petersburg-Moskau (609 Werst), Brest-Cholm (107 Werst), Sedletz-Malkin (62 Werst), Hafenbahn in Petersburg (31 Werst), Rshew-Wjäsma (116 Werst), Riga-Bolderaa (17 Werst).

Von sämmtlichen am Schlusse des Jahres 1891 im Betriebe befindlich gewesenen 27 361 Werst Bahnlänge hatten die Russische

Normalspur . . . . . . von	0,714	Faden	(= 1,5233 m)	26 589 W.
die Zarskoje-Sselo Bahn	0,857	„	(= 1,8284 „)	25 „
„ Warschau - Wiener Bahn	0,673	„	(= 1,4358 „)	460 „
„ Lodzer Fabrikbahn .	0,673	„	(= 1,4358 „)	26 „
„ Nowgoroder Bahn .	0,500	„	(= 1,0667 „)	157 „
„ Livny Bahn	0,500	„	(= 1,0667 „)	56 „
„ Jaroslawl - Wologdaer Bahn	0,500	„	(= 1,0667 „)	195 „
„ Obojan Bahn (Kursk-Charkow - Asower Bahn)	0,429	„	(= 0,9152 „)	30 „

Auf diesen Schienengeleisen vermittelte sowohl den Güter-, als auch den Personenverkehr das nachstehend verzeichnete rollende Inventar, nämlich:

Bezeichnung der Betriebsmittel	am Schlusse des Jahres					
	1882		1890		1891	
	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst	im ganzen	auf 1 Werst
Lokomotiven . . .	5 844	0,27	6 933	0,25	6 996	0,26
Personenwagen . .	6 966	0,32	7 759	0,28	7 788	0,28
dieselben hatten Achsen	20 646	0,95	22 998	0,84	23 147	0,84
Sitzplätze . . .	260 179	12,05	284 892	10,46	278 909	10,19
Gepäck- und Güterwagen	115 699	5,35	145 611	5,35	147 124	5,38
dieselben hatten Achsen	238 807	11,06	294 728	10,82	299 768	10,95
Tragfähigkeit der Güterwagen . . Pud	69 846 352	3 231	90 605 037	3 033	94 340 166	3 808
durchschnittliche Tragfähigkeit eines Güterwagens	603	—	622	—	641	—
Postwagen	218	—	239	—	262	—

Diesen Angaben stellt das „Archiv für Eisenbahnwesen" die der Deutschen Eisenbahnen für die maassgebenden Positionen gegenüber und findet, dass auf den Deutschen Bahneu sich im Betriebe befanden:

Bezeichnung der Betriebsmittel	1882/83	auf 1 km	1890/91	auf 1 km	1891/92	auf 1 km
Lokomotiven . . .	11 362	0,32	14 188	0,34	14 788	0,35
Personenwagen . . .	20 892	—	26 399	—	27 512	—
dieselben hatten Achsen	47 161	1,36	58 290	1,41	61 111	1,46
Sitzplätze . . .	901 270	—	1 115 427	—	1 167 020	—
Gepäck- und Güterwagen	235 546	—	287 704	—	299 283	—
dieselben hatten Achsen	481 028	13,39	585 302	13,94	608 530	14,34
Tragfähigkeit der Güterwagen . t	—	—	2 906 842	—	3 122 883	—
Postwagen	1 297	—	1 664	—	1 776	—

In die Augen springend ist der Gegensatz in dem Entwickelungsgange des rollenden Inventars hier und in Russland. Während für das Kilometer der Fahrpark in Deutschland in der Beobachtungsperiode wächst, geht er in Russland zurück, oder mit anderen Worten, in Russland wird nicht gleichmässig am Ausbau der Bahnen und deren Ausstattung mit rollendem Inventar gearbeitet. Und es stellt sich dem Beobachter die auffallende Erscheinung entgegen, dass in Russland Bahnen gebaut wurden, ohne sie in demselben Verhältniss mit rollendem Inventar auszustatten, als dies bei den schon im Betrieb befindlichen Bahnen der Fall gewesen ist.

Mit dem rollenden Inventar der Russischen Bahnen ist geleistet worden:

Leistungen der Betriebsmittel	1882	1890	1891
Zahl der gefahrenen Züge	714 964	1 181 434	1 284 028
diese Züge haben durchfahren . . . Werst	97 034 998	123 996 303	129 287 899
durchschnittl. kamen auf 1 Werst Bahnlänge:			
geleistete Zugwerst im Jahre	4 431	4 648	4 738
geleistete Zugwerst in 24 Stunden	12,46	12,91	13,16
von den Lokomotiven wurden durchlaufen Werst	130 613 253	166 215 177	174 094 225
und zwar vertheilen sich die Leistungen der Lokomotiven wie folgt:			
a) Verkehrszüge von grosser und mittlerer Fahrgeschwindigkeit Werst	37 881 366	44 199 910	46 830 572
	29,— %	26,59 %	26,90 %
b) Verkehrszüge von geringer Fahrgeschwindigkeit . . . Werst	60 180 996	79 417 580	82 859 450
	46,08 %	47,78 %	47,59 %
c) Militärzüge . „	632 606	1 032 945	967 011
	0,48 %	0,62 %	0,56 %
d) Dienstzüge . „	3 490 545	5 250 772	5 244 769
	2,67 %	3,16 %	3,01 %
e) Leerfahrten, Reserve- u. Rangirdienst Werst	28 427 740	36 313 970	38 192 423
	21,77 %	21,85 %	21,94 %
von sämmtlichen Wagen wurden geleistet in Tausenden Achswerst . . .	4 629 442	6 772 252	7 096 968
im Durchschnitt kamen auf 1 Werst Bahnlänge im Jahre . Achswerst	217 131	253 842	259 914
von der Gesammtzahl der geleisteten Wagenachswerst entfielen:			
auf die Personen- und Postwagen . . . %	19	16	17
auf die Gepäck- und Güterwagen . . %	81	84	83
an Wagenachsen kamen im Mittel:			
auf einen Verkehrszug von grosser u. mittlerer Fahrgeschwindigkeit	—	36,42	35,86
auf einen Verkehrszug von geringer Fahrgeschwindigkeit . .	—	64,91	65,83
auf einen Militärzug .	—	58,63	64,38
„ „ Dienstzug .	—	62,40	59,74
„ sonstige Züge . .	—	48,73	48,41
durchschnittlich auf einen Zug	47,70	54,62	54,89

Auch hier stellt das „Archiv für Eisenbahnwesen“ die Ergebnisse auf den Deutschen Bahnen gegenüber:

	1882/83	1890/91	1891/92
1. gefahrene Züge . Zahl	3 927 759	6 738 635	7 259 725
2. auf 1 km Betriebslänge kamen Züge im Jahre .	6 231	7 682	8 043
3. auf 1 km Betriebslänge kamen Züge in 24 Stunden	17,07	21,05	22,04
4. von sämmtlichen Zügen wurden Achswerst geleistet . in Tausenden	9 126 098	12 807 578	13 224 724
und zwar:			
a) von den Personen- und Postwagen in Tausenden	1 761 789	2 703 911	2 904 071
b) von den Gepäck- und Güterwagen in Tausenden	7 364 310	10 103 667	10 320 653
5. Wagenachsen kamen auf einen Güterzug durchschnittlich . . .	73	70	69

Entwickelt haben sich den vorstehenden Zahlen nach die Verkehrsverhältnisse in Russland allerdings, aber wie langsam! Nimmt man zum Maassstab die Leistungen der Lokomotiven in Verkehrszügen, so findet man eine Zunahme von 31 %, was für ein Land, das sich mit seinem Handelsverkehr noch im Entwickelungsstadium befindet, dessen produktive Kräfte noch lange nicht nennenswerth angespannt sind, als recht schwach bezeichnet werden muss. Es ist ja allerdings das Jahr 1891 dasselbe Jahr, in dem in einem Theile des Reiches eine ausgedehnte Missernte stattgefunden hat, aber gerade dieser Umstand stellte an die Bahnen, die jenen Gebieten Körnerfrüchte zuführten, sehr grosse Ansprüche, sodass aus diesem Umstande zur Erklärung der geringen Zunahme der Leistungen der Bahnen nichts zu Gunsten derselben gefolgert werden kann. Die oben angedeuteten Verhältnisse hatten allerdings einen Einfluss und zwar einen sehr namhaften, dieser kam aber auf dem Gebiete der Einnahme zum Ausdruck, denn die Anordnungen der Staatsregierung zwangen die Bahnen, zu sehr herabgesetzten Frachtsätzen das Getreide den von der Missernte betroffenen Gebieten zuzuführen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 6,673 km lange Strecke Glambach-Strehlen der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 15. Mai dieses Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1321 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 1324 vom 20. d. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Konzessionirung der Valsuganabahn.

Das „R.-G.-Bl.“ vom 10. und das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff.“ Nr. 43 vom 17. d. Mts. publiziren die Konzessionsurkunde für diese von Trient über Borgo nach Tozze führende sogenannte Valsuganabahn.

Rücksichtlich des Anschlusses an das Italienische Eisenbahnnetz bleibt die Festsetzung der diesfälligen Bestimmungen dem Abschlusse eines Staatsvertrages mit der Italienischen Regierung vorbehalten. Dem Konzessionar wird das Recht eingeräumt, eine besondere Aktiengesellschaft zu bilden. Der Konzessionar ist berechtigt, unter den von der Staatsverwaltung festzusetzenden Bedingungen Prioritätsobligationen, welche mit 4 % zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 4 500 000 fl. Oe. W. Noten auszugeben. Ferner wird dem Konzessionar das Recht eingeräumt, Prioritätsaktien, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien geniessen, bis zu dem Betrage von 800 000 fl. Oe. W. Noten auszugeben. Die Dividende, welche, bevor für die Stammaktien der Anspruch auf Dividende eintritt, den Prioritätsaktien gebührt, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgnissen späterer Jahre nicht stattzufinden hat, darf nicht höher als mit 4 % bemessen werden. Die Ziffer des effektiven, sowie des Nominal-Anlagekapitals unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung. Der Betrieb wird vom Staate für Rechnung des Konzessionars geführt. Die Staatsregierung behält sich das Recht vor, die Bahn nach der Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit einzulösen.

Gesetz, betreffend die weiteren Bestimmungen über die Ausführung öffentlicher Verkehrsanlagen in Wien.

Durch die Bestimmungen dieses in Nr. 73 des „R.-G.-Bl.“ und Nr. 45 des „Verordn.-Bl. f. Eisenb. u. Schifff.“ vom 11. d. Mts. veröffentlichten Gesetzes wird das diesbezügliche Gesetz vom 18. Juli 1892 (R.-G.-Bl. Nr. 109) theilweise abgeändert, insbesondere hinsichtlich der Befreiung von Stempeln und Gebühren für die erforderlichen Urkunden.

Gleichzeitig hat das Niederösterreichische Landesgesetz über die Aenderung des ursprünglichen Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung der Wiener Verkehrsanlagen die Kaiserliche Sanktion erhalten.

Ueberwachung der Bahnhofrestaurateure.

Das K. K. Handelsministerium hat einen Erlass an sämmtliche Eisenbahnverwaltungen betreffs vorgekommener Klagen über die mangelhafte Verköstigung der Eisenbahnreisenden sowie über die Unreinlichkeit und schlechte Lüftung von Restaurationslokalitäten, über den Zustand der Services, über die Ausstattung der Tabletten, über die Qualität der Speisen und Getränke usw. gerichtet, demzufolge sich das Handelsministerium veranlasst sieht, die Bahnverwaltungen aufzufordern, auf Grund der mit den Bahnhofswirthen abgeschlossenen Pachtverträge darauf zu dringen, dass allen billigen Anforderungen hinsichtlich der Qualität der Speisen und Getränke, wie auch hinsichtlich der Reinlichkeit der Gedecke und Restaurationslokalitäten entsprochen werde. Die Restaurateure seien in dieser Hinsicht streng zu überwachen und im Falle des Vorkommens von begründeten Beschwerden sei nachdrücklichst und mit Anwendung aller zulässigen Mittel auf eine klaglose Bedienung des reisenden Publikums hinzuwirken. Das Publikum sei auch durch Anschlag an den Wänden oder durch Fussnoten auf den Speisekarten darauf aufmerksam zu machen, dass die in den Stationen aufliegenden Beschwerdebücher auch zur Eintragung von Klagen über Restaurationen benutzt werden können. Die Generalinspektion wird übrigens angewiesen, ihre inspizirenden Organe zu beauftragen, gelegentlich der dienstlichen Bahnbereisung auch auf den Zustand und die Einrichtungen der Bahnhofrestaurationen ein verschärftes Augenmerk zu richten.

Ertheilung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt:

a) dem Ingenieur Emil Pogorelec in Linz und Konsorten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Aigen-Schlägl der Mühlkreisbahn bis zur Station Oberplan oder bis zu einem anderen geeigneten Punkte der Lokalbahn Budweis-Salnau auf die Dauer von 6 Monaten;

b) dem Dr. Radoslav Kvekvic, Reichsraths-Abgeordneten und Advokaten in Cattaro und Konsorten für eine schmalspurige Eisenbahn von Cattaro über Teodo, Lepetane mit Ueberbrückung des Meeresarmes Le Catene einerseits und über Perasto, Risano-Morinje andererseits nach Ragusa und Metkovic zum Anschlusse an die Bosnisch-Herzegowinischen Staatsbahnen ebenfalls auf die Dauer von 6 Monaten.

Behandlung von Frachterstattungs-Ansprüchen aus dem Gesichtspunkte der Verjährung.

Die unter dieser Ueberschrift in Nr. 14 S. 124 d. Ztg. erwähnten, von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen für ihren internen Dienstbereich herausgegebenen „Grundsätzlichen Bestimmungen“ wurden von der Aussig-Teplitzer Bahn und von der Wien-Aspangbahn bedingungslos angenommen. Bekanntlich hat der Handelsminister allen Privatbahnen die Annahme dieser Bestimmungen empfohlen; weitere Annahmeerklärungen sind zu gewärtigen.

Versuchsweise Verwendung einer neu konstruirten Doppelsignallaterne für zweitheilige Englische Weichen.

Die Verwaltung der K. K. Oesterreichischen Nordwestbahn hat in der Station Jedlesee eingehende Versuche mit einem nach dem System der Königlich Bayerischen Staatsbahnen konstruirten Wechselsignalkörper angestellt und eine einfach konstruirte Doppelsignallaterne in Vorschlag gebracht, welche unter Festhaltung der Signalbilder der Bayerischen Type und des in Oesterreich üblichen und bestbewährten Systems der bei Tage weissen und bei Nacht transparenten Signalbilder auf schwarzem Grunde auch den Vortheil bietet, dass deren Anschaffungskosten bedeutend geringer sein werden, als jene der Bayerischen Signallaterne. Das K. K. Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen eingeladen, diese von der Nordwestbahn vorgeschlagene Konstruktion durch die Direktorenkonferenzen einem eingehenden Studium unterziehen zu lassen und dann ein Gutachten darüber abzugeben, ob dieses Weichensignal nicht in die neue Signalordnung einzubeziehen wäre.

Enteignung eines für einen speziellen Betrieb verwendeten Grundstücks (Rechtsfall).

Beim Bau der Eisenbahn Wels-Unterrohr kam es wegen der Entschädigung für ein enteignetes Grundstück, auf welchem sich eine Lederfabrik befand, zum gerichtlichen Verfahren. Die vom Eigenthümer verlangte Beiziehung von zwei Sachverständigen, ausser den vom Gerichte der Liste entnommenen Sachverständigen, für Grundschätzungen wurde von der I. Instanz abgewiesen. Die beiden Obergerichte jedoch liessen die vom Eigenthümer verlangten speziellen Sachverständigen mit dem Rechtsspruche zu: „Wenn das enteignete Grundstück für einen speziellen gewerblichen Betrieb verwendet wird, so sind den Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung ausser den im § 24 des Gesetzes vom 18. Februar 1878, Nr. 30 R.-G.-Bl. (Enteignungsgesetz) erwähnten drei Sachverständigen auch solche aus dem betreffenden gewerblichen Fache beizuziehen.“ In der Begründung wird ausgeführt, es handle sich hier nicht nur um den Werth des Grund und Bodens an sich, sondern auch um dessen weiteren Werth, wenn sein gegenwärtiger Gebrauch in Betracht gezogen wird. Es müssen daher alle einschlägigen Faktoren erwogen und zur Kenntniss der schätzenden Sachverständigen gebracht werden; das Gericht hat deshalb schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen alle für die Feststellung der Entschädigung maassgebenden Verhältnisse an Ort und Stelle unter Zuziehung der geeigneten Sachverständigen zu erheben. („V.-Bl. f. Eis. u. Sch.“ Nr. 123 Jahrg. 1893).

Konferenz, betreffend den Oesterreichisch-Rumänischen Verkehr.

Die an dem Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverband betheiligten Verwaltungen haben über den neuen Oesterreichisch-Rumänischen direkten Tarif berathen. Die Verhandlungen wurden von dem Direktor-Stellvertreter der Ungarischen Staatsbahnen, Szajbely, geleitet. An der Konferenz haben die Repräsentanten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Nordwestbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn theilgenommen. Den wichtigsten Gegenstand bildete die endgültige Feststellung des neuen Verbandstarifes. Die Sätze dieses Tarifes schmiegen sich an die von der Conférence à quatre für den Verkehr mit den Balkanstaaten vereinbarten Einheitssätze an und sind gegenüber den bisherigen Sätzen wesentlich wohlfeiler. In Verbindung mit der Rumänischen Handelskonvention werden diese Tarife wesentlich dazu beitragen, den Handelsverkehr der Monarchie mit Rumänien zu heben.

Die Russischen Lokomotivbestellungen in Oesterreich.

Grossen Schwierigkeiten begegnet die Ausführung der Russischen Lokomotivbestellungen in den Oesterreichischen Maschinenfabriken. Die Staatseisenbahn-Gesellschaft und die Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik-Gesellschaft tragen sich bereits mit dem Gedanken, die diplomatische Intervention unserer Regierung in Anspruch zu nehmen. Der gegenwärtig allein die Uebernahme der Maschinenbestandtheile leitende Russische Chefingenieur Kozlowski behandelt die Maschinenfabriken in einer solchen Weise, dass die Lieferung der fertigen Maschinen sich bedeutend verzögern wird und unsere Industriellen in der Arbeit fortwährend gehindert werden.

Errichtung neuer Haltestellen.

Auf der Strecke Reichenberg-Seidenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn wurde eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Minkwitz-Dörfl“ errichtet.

Am 1. Mai d. J. werden die Haltestellen „Deutsch-Kopist“ zwischen Lobositz und Theresienstadt und „Cerna“ bei Bor zwischen Dasic und Pardubitz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Namensänderung einer Station.

Mit 1. Mai d. J. wird der bisherige Name der in der Strecke Pilsen-Eger gelegenen Station Schweissing der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in „Schweissing-Tschernoschin“ umgeändert.

Die Preisausschreibung des Klubs Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

Wir haben vor längerer Zeit in dieser Zeitung die Preisfragen des vorgenannten Klubs mitgetheilt. Mit dem ersten Preis gekrönt wurde eine Abhandlung über die „Ursachen der periodischen Wagennoth und Mittel zu ihrer Behebung“ von Ingenieur Anton Braun, Inspektor der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft. Dieselbe ist nun in den diesjährigen Nummern 14 und 15 des Kluborgans („Oesterreichische Eisenbahnzeitung“) veröffentlicht worden.

Erste ordentliche Generalversammlung der Ungarischen Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft in Budapest am 4. d. Mts.

Diese Gesellschaft, welche zur Förderung des Baues von Vizinalbahnen gebildet wurde, hat gemäss dem Geschäftsberichte über ihre Thätigkeit seit ihrem Bestande von August 1892 bis Ende 1893 die Prioritätsaktien von 6 Ungarischen Vizinalbahnen im Nominalbetrage von 8 303 200 fl. erworben und theilweise belehnt. Die Gesellschaft hat hierfür 10 641 000 fl. eigene, mit 4,5 % verzinsliche, in 50 Jahren rückzahlbare Obligationen gut untergebracht. Es wurde beschlossen, von dem Reingewinn (150 188 fl.) 120 000 fl. zur Bezahlung einer Dividende von 6 fl. für die Aktie zu verwenden und 30 000 fl. dem Reservefonds zuzuweisen.

Generalversammlung der 1. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft am 16. April d. J.

Dem Geschäftsberichte von 1893 zufolge ist die Einnahme an Wagenmiethe von 345 119,67 fl. im Jahre 1892 auf 424,714,95 fl. im Jahre 1893 gestiegen. Die Ausgaben sind gegen das Vorjahr um 13 720,93 fl. gestiegen, was vorzugsweise durch die für das Berichtsjahr infolge der Mehreinnahmen entfallende höhere Einkommensteuer herbeigeführt wurde. Nach dem Beschlusse der Versammlung werden von dem nach Abzug der statutarischen Dotirungen verfügbar bleibenden Ueberschusse von 239 528 fl. auf die 39 840 Aktien 223 104 fl., d. i. 5,60 fl. für die Aktie gleich 7 % als Dividende für 1893 ausbezahlt.

Generalversammlung der Zwolenoves-Smecnaer Eisenbahn-Aktiengesellschaft am 19. d. Mts.

Der für 1893 zur Vorlage gelangte Geschäftsbericht konstatirt die stetig fortschreitende Prosperität des gesellschaftlichen Unternehmens. Die Gesammteinnahmen haben sich gegenüber dem Vorjahre um 24 235 fl. erhöht und betrugen 204 109 fl. Die Ausgaben beziffern sich auf 41 526 (+ 2 396) fl., sodass zuzüglich des Gewinnübertrages von 18 900 fl. aus dem Vorjahre ein Gewinnüberschuss von 181 483 fl. zur Verfügung der Generalversammlung steht. Es wurde beschlossen, hiervon an die Aktionäre ausser den 5 % Kapitalszinsen noch eine Superdividende von 21 fl. für die Aktie und Genussschein auszuzahlen, sodass die Gesammtdividende 31 fl. für die Aktie = 15,5 % beträgt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die vorstehend mitgetheilte hohe Dividende der Lokalbahn Zwolenoves-Smecna und die günstigen Erfolge der Ungarischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft lenkten die Aufmerksamkeit der Spekulation auf die Lokalbahnwerthe, von welchen die 4 % Prioritäten der Bukowinaer Bahn (98), der Eisenerz-Vordernberger Bahn (97,50), sowie die Aktien der Lokalbahngesellschaft (205,50) bevorzugt wurden. Der sehnlichst erwartete Regen ist in allen Landestheilen niedergegangen, was nebst den schon von den grösseren Bahngesellschaften in Aussicht genommenen Dividenden eine günstige Stimmung für Bahnaktien erzeugte. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (2997,50) vertheilt eine Dividende von 137,25, die höchste seit ihrem Bestande; eine solche von 30 Frcs. haben die Aktionäre der Staatseisenbahn (343,75) zu erwarten. Die Konversionsgenehmigung der Regierung steigerte die Aktien der Buschtêhrader Bahn Lit. A auf 1222 und der Abschluss der Verstaatlichungsverhandlungen die der Böhmischen Westbahn auf 404. Lebhaft begehrt waren auch Ungarisch-Galizische (204,50) dagegen waren Nordwestbahn (227,50), Elbethalbahn (263,25) und Südbahn (106,25) etwas schwächer. Eine kleine Abschwächung erlitt auch die Böhmische Nordbahn (238), weil die Regierung die Erhöhung ihres Aktienkapitals bewilligte, worüber wir demnächst berichten.

Aus der Schweiz.

Aus dem Bericht des Schweizerischen Eisenbahndepartements für das Jahr 1893.

Konzessionen. Im Jahre 1893 wurden im ganzen 22 Konzessionsgesuche durch Ertheilung der Konzession erledigt, darunter 5 für elektrische Strassenbahnen und 2 für elektrische Zahnradbahnen. Als unerledigt wurden auf das Jahr 1894 nicht weniger als 29 Konzessionsgesuche verschoben, darunter die neu projektirte Jungfraubahn von der kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch nach dem Jungfraugipfel. Erloschen sind Ende 1893 22 Konzessionen.

Bahneröffnungen. Neu eröffnet wurden im Berichtsjahre 7 Linien, nämlich: Thunerseebahn (normalspurig) am 1. Juni; Schynige-Plattebahn am 14. Juni und Wengernalpbahn (Zahnradbahnen mit Lokomotivbetrieb) am 20. Juni; Drahtseilbahn Stanserhorn am 23. August, Strassenbahn Stansstadt-Stans am 26. August, beide elektrisch betrieben; Schmalspurbahnen Yverdon-St. Croix am 27. November und Saignelégier-Chaux de Fonds am 25. November und Drahtseilbahn St. Gallen-Mühleck am 14. Dezember (mit Wasserübergewicht); insgesammt 80,5 km.

Die Gesammtlänge aller konzessionirten Linien beträgt nicht weniger als 1 614,780 km. Das Bundesgericht war im Falle zwei Liquidationen zu verfügen, jene der Monte Generosobahn und jene der Brienz-Rothhornbahn.

Bahnbau. Im Jahre 1893 wurde der Bau von 5 Bahnen in Angriff genommen, wovon aber nur eine Normalbahn (Huttwil-Wolhusen), die übrigen 4 sind Strassenbahnen und Tramway. Im Stadium des Baues waren im Jahre 1893 folgende Bahnen: Normalspurbahnen 168,492 km, Schmalspurbahnen 25,690 km, Zahnradbahnen 25,587 km, Seilbahnen 5,152 km, Tramways 26,194 km, insgesammt 251,115 km, welche sich auf 21 Baulinien vertheilen und deren Kostenvoranschlag sich auf 69 900 000 Frcs. beläuft.

In Betrieb befindliches Bahnnetz. Am Ende 1893 waren im Betrieb: Hauptbahnen mit Filialbahnen 2 640,256 km, dazu ausländische Bahnen auf Schweizergebiet 63,487 km, übrige Normalbahnen 290,588 km, Schmalspurbahnen 297,421 km, Schmalspurbahnen mit Zahnstangenstrecken 141,133 km, Schmalspurbahnen mit elektrischem Betrieb 7,427 km, Zahnradbahnen mit Lokomotivbetrieb 79,075 km, Tramways 41,424 km, Seilbahnen 15,136 km. Das gibt insgesammt 3 575,947 km, wovon 401,241 km zweispurig betrieben werden.

Bezüglich der Bahnunterhaltung ist zu bemerken, dass im Jahre 1893 17 Brücken der Jura-Simplonbahn, 7 Brücken der Centralbahn, nahezu alle Tessinischen Brücken der Gotthardbahn verstärkt wurden. Ganz durch neue Konstruktionen ersetzt wurden 8 Brücken, nämlich 3 der Nordostbahn, 2 der Jura-Simplonbahn und je eine der Centralbahn, der Gotthardbahn und der Traversthalbahn. Mit der ausrangirten Eisenbrücke von Wolhusen (Jura-Simplonbahn) werden am 23. d. Mts. Belastungsversuche bis zum Bruch der Brücke gemacht.

Ueber den Oberbau ist folgendes zu erwähnen:

Schwellenerneuerungen in Prozenten der durchgehenden Geleise:

	Eisenschwellen	lauter Eichenschwellen	Holzschwellen gemischt oder Weichholz allein	zusammen
Gotthardbahn	8,1	1,2	—	9,3
Vereinigte Schweizerbahnen	2,8	3,1	1,8	7,7
Jura-Simplonbahn	3,2	2,1	1,3	6,6
Nordostbahn	3,2	—	3,2	6,4
Centralbahn	2,0	—	3,5	5,5
5 Hauptbahnen	3,8	1,2	1,9	6,9

Stand der Schwellen in den durchgehenden Hauptgeleisen in Prozenten der Länge dieser Geleise:

	Eisenschwellen	lauter Eichenschwellen	Holzschwellen gemischt oder Weichholz
Centralbahn	60,1	—	39,9
Gotthardbahn	57,7	31,4	10,9
Nordostbahn	39,8	—	60,2
Jura-Simplonbahn	33,1	26,2	40,7
Vereinigte Schweizerbahnen	17,9	12,7	69,4
5 Hauptbahnen	41,0	14,0	45,0

Schienenerneuerungen in Prozenten der durchgehenden Hauptgeleise:

	Stahlschienen	Eisenschienen	zusammen
Gotthardbahn	8,5	—	8,5
Centralbahn	5,2	—	5,2
Nordostbahn	4,2	—	4,2
Jura-Simplonbahn	2,8	—	2,8
Vereinigte Schweizerbahnen	2,1	—	2,1
5 Hauptbahnen	4,5	—	4,5

Der Stand der Schienen in den durchgehenden Hauptgeleisen ergibt sich zu Ende 1893 in Prozenten der Länge dieser Geleise:

	Stahlschienen	Eisenschienen
Gotthardbahn	95,1	4,9
Vereinigte Schweizerbahnen	75,7	24,3
Nordostbahn	73,9	26,1
Jura-Simplonbahn	72,4	27,6
Centralbahn	65,9	34,1
5 Hauptbahnen	74,8	25,2

Besonders schwere Schienen sind im Gebrauche:

Gotthardbahn	Schienen von 48 kg f. d. lfd. Meter auf 43,4 km
	" " 46 " " " " " " 31,4 "
	" " 44 " " " " " " 17,4 "
Jura-Simplon-bahn	" " 42 " " " " " " 83,3 "

Rollmaterial. Angeschafft wurden im Jahre 1893:

für	Lokomotiven	Personen-wagenachsen	Güter-wagenachsen
Normalbahnen .	45	320	1 532
andere Bahnen .	25	104	56
zusammen	70	424	1 588

Ausrangirt wurden: 13 Hauptbahn- und 1 Schmalspurbahn-lokomotiven, 54 Personenwagenachsen, 8 Postwagen-, 18 Gepäckwagen- und 268 Güterwagenachsen; alles bei Hauptbahnen. Der Gesammtbestand des Schweizerischen Rollmaterialparkes ist auf Ende 1893:

	Lokomotiven	Personen-wagen-achsen	Gepäck- und Bahnpost-wagen-achsen	Güter-wagen-achsen
Normalbahnen .	767	5 081	1 169	21 082
andere Bahnen .	165	1 336	94	805
zusammen	932	6 417	1 263	21 887

Von den Hauptbahnlokomotiven stehen 73 % im Dienst. 85,2 % der Lokomotiven, 67,5 % der Personenwagen und 77,8 % der Gepäck- und Postwagen waren auf Ende 1893 mit kontinuirlichen Bremsen ausgerüstet. 59,3 % der Personenwagen sind mit Dampfheizung versehen. Die elektrische Beleuchtung in den Wagen der Jura-Simplonbahn bewährt sich nunmehr gut.

Transport. Im Jahre 1893 wurden 34 922 455 Reisende befördert oder 1 823 871 mehr als 1892; Güter- und Gepäckbeförderung für 1893 beträgt 10 067 654 t oder 719 491 t mehr als 1892. Der durchschnittliche Ertrag für das Kilometer war bei der Jura-Simplonbahn 25 333 Frcs., bei der Nordostbahn 31 079 Frcs., bei der Centralbahn 44 278 Frcs., bei den Vereinigten Schweizerbahnen 30 317 Frcs., bei der Gotthardbahn 53 613 Frcs. Ueberall ist eine Zunahme gegenüber dem Vorjahre zu bemerken. Die Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehr 1893 betrugen 36 435 891 Frcs. oder 3,35 % mehr als im Vorjahre; aus dem Güter- und Gepäck- und Viehtransport 54 370 810 Frcs. oder 5,8 % mehr als im Jahre 1892.

Fahrleistungen und Zugverspätungen. Es wurden im Jahre 1893 gefahren 20 960 629 Zugkm oder 522 408 293 Achskm gegen 20 333 248 Zug- und 491 832 159 Achskm im Jahre 1892. Verspätungen von fahrplanmässigen Zügen am Endpunkte der Fahrt wurden gemeldet 3 613 gegenüber 3 045 im Vorjahre.

Unfälle und Betriebsgefährdungen wurden folgende zur Anzeige gebracht: Entgleisungen in Ausweichungen (Stationen) 42 (41), auf offener Bahn 16 (10), Zusammenstösse in den Stationen 38 (28), auf offener Bahn 1 (1); andere Unfälle 706 (601). Diese Unfälle hatten 56 (50) Tödtungen und 633 (538) Verletzungen von Personen zur Folge, welche sich wie folgt vertheilen:

	Reisende		Bahn-bedienstete		Dritte Personen	
Tödtungen:						
bei Entgleisungen und Zusammenstössen . . .	—	—	1	(1)	—	—
bei anderen Unfällen . .	11	(8)	15	(30)	29	(11)
Verletzungen:						
bei Entgleisungen und Zusammenstössen . . .	—	—	1	(1)	—	—
bei anderen Unfällen . .	11	(8)	15	(30)	29	(11)*)

Aus den Angaben über Rechnungswesen entnehmen wir, dass 1892 die Bauausgaben für alte Linien 15 514 493 Frcs. und für neue Linien 17 048 807 Frcs. betrugen, zusammen somit 32 563 300 Frcs. Auf Ende 1891 war das Baukonto sämmtlicher Schweizerbahnen 1 017 738 064 Frcs.; es erreicht auf Ende 1892 die Grösse von 1 050 301 364 Frcs.

Nordostbahn.

In der Generalversammlung vom 20. d. Mts. waren 92 968 Aktien vertreten von denen 3/4 auf die Gruppe Guyer-Zeller, der auch hauptsächlich die Deutschen Interessenten angehören, fielen. Sämmtliche Anträge dieser Gruppe wurden infolge dessen auch angenommen. Diese Anträge beziehen sich bis auf einen alle auf die Bahnhofumbauten in Zürich. Ebenfalls auf Antrag jener Gruppe wird von dem beabsichtigten 20 000 000 Obligationenanlehen zunächst nur die Hälfte, das heisst 10 000 000, bewilligt, und dabei dem von Herrn Guyer-Zeller geführten Banksyndikate der Vorrang auf dieses Anlehen gelassen, sofern nicht von anderer Seite günstigere Offerten gemacht werden. Jenes Syndikat bietet für 3,5 % Obligationen einen festen Uebernahmepreis von 98.25 % an (exklusive Emissionskosten). Die Obligationen sollen im Monat Mai dieses Jahres ausgegeben werden mit 50 % Einzahlungspflicht bis 30. Juni dieses Jahres und 50 % im letzten Semester dieses Jahres.

*) Zahlen in Klammern beziehen sich auf das Jahr 1892, die übrigen auf 1893.

Brienz-Rothhornbahn.

Wie in letzter Korrespondenz mitgetheilt, war die definitive Versteigerung der Rothhornbahn auf den 25. d. Mts. in Brienz angesetzt. Für diese Zwangsversteigerung hat sich ein einziger Bewerber angemeldet und die vom Bundesrathe vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt. Dieser Bewerber ist die Bauunternehmung der Bahn, welche noch bedeutende Forderungen an die Bahn hat. Für diese zweite Steigerung ist der Anschlagspreis auf 100 000 Frcs. und die Anzahlung auf 50 000 Frcs. reduzirt, wobei der Bewerber die Eisenbahn auf Grund der Konzession vom 20. Dezember 1889 zu übernehmen hat, in der Art, dass er berechtigt sein soll, bis Ende 1898 auf die Konzession zu verzichten, den Betrieb einzustellen und die Bahn abzubrechen. Das Baukapital der Bahn war etwa 250 000 Frcs.

Schweizerische Seethalbahn.

Entgegen der kurzen Bemerkung in letzter Korrespondenz sind die Verhandlungen zwischen der gegenwärtigen Besitzerin, einer Englischen Gesellschaft, und einer Schweizerischen Gesellschaft, behufs Uebergangs der Bahn an letztere noch nicht abgeschlossen, jedoch dem Abschlusse nahe. Das Kapital bestand ursprünglich aus 2 975 000 Frcs. Aktien und 625 000 Frcs. Obligationen, welche letzteren seiner Zeit von einem Baseler Bankhause zu 70 % übernommen worden waren. Die neue Gesellschaft, welche die Bahn übernehmen möchte, will in Aktien 500 000 Frcs. aufbringen und ein Obligationenkapital von 1 000 000 Frcs. ersten und 350 000 Frcs. zweiten Ranges aufnehmen. Es würde also die Englische Gesellschaft ihr volles Kapital, sofern dasselbe voll eingezahlt, nicht wieder erhalten.

Pilatusbahn.

Der Betrieb ist am 19. d. Mts. wieder aufgenommen worden. In diesem Monat wird täglich je ein Zug auf- und abwärts ausgeführt.

Orbe-Chavornay eröffnet.

Die elektrische Strassenbahn Orbe-Chavornay konnte Dienstag, den 17. d. Mts., nachdem alle Bedingungen der Konzession erfüllt waren, dem Betriebe übergeben werden. Die Bahn hat oberirdische Zuleitung.

Fahrbegünstigung für pensionirte Eisenbahn-Angestellte.

Die grösseren Bahngesellschaften der Schweiz haben den pensionirten Angestellten die Begünstigung eingeräumt, vom 1. März d. J. an um 1/5 der Taxe auf sämmtlichen Eisenbahnen zu fahren.

Aus Spanien.

Nordspanische Eisenbahngesellschaft.

Die Spanischen Eisenbahngesellschaften haben — wie der Bericht der ausserordentlichen Hauptversammlung der Nordbahn vom 3. März d. J. darlegt — eine ausnahmsweise harte Prüfung zu bestehen, weil sie die stets unerträglicher werdenden hohen Wechselkosten zu bestreiten haben. Die Erhöhung des Wechselkurses wurde veranlasst durch den Ablauf des Spanisch-Französischen Handelsvertrages im Februar 1892, durch das Darniederliegen von Landwirthschaft und Handel, das sich natürlich bei der bedeutenden Verminderung der Ausfuhr von Weinen und anderen Bodenerzeugnissen einstellen musste, und endlich durch die Bedürfnisse des Spanischen Staatsschatzes. Es sind alles Ursachen, deren Wirkung die Eisenbahngesellschaften nur zu sehr verspüren, gegen die sie jedoch kein Kampfmittel haben. Die Einnahmen der Spanischen Bahnen gehen bekanntlich in Pesetas ein, während die Verzinsung und Tilgung des grössten Theils der Schuldverschreibungen in Franken zu erfolgen hat; jede Erhöhung des Wechselkurses ergibt daher für die Gesellschaft eine bedeutende Ausgabenvermehrung. So erwuchs 1893 ein Wechselverlust von 8 862 841 Pes., der einem durchschnittlichen Wechsel-

kurs von 19,21 % entspricht, während 1888 der Verlust nur 2 340 806 Pes. (2,17 %), 1889 = 2 905 439 Pes. (3,65 %), 1890 = 3 296 125 Pes. (4,51 %), 1891 = 4 306 966 Pes. (7 %) und 1892 = 7 718 854 Pes. (16,85 %) betrug. Andererseits beliefen sich die Einnahmen 1891 noch auf 87 653 964,18 Pes., 1892 auf 85 295 316,63 Pesetas und 1893 nur noch auf 82 400 120,68 Pes., verminderten sich also von 1891 auf 1892 um 2,69 % und von 1892 auf 1893 um 6,15 %. Der Verkehr mit Wein und leeren Fässern, der 1891 noch 13 613 806 Pes. betrug, verminderte sich 1892 um 4 223 694 Pes. und 1893 um 3 997 043 Pes., also um 31 bezw. 29 %. Da die Gesellschaft kein Mittel hat, um die Einnahmeverminderung und die Wechselerhöhung zu beschwören, so hielt sie es für ihre Pflicht, der Regierung die Nothwendigkeit zur Verbesserung der Lage der Eisenbahnen darzulegen und stellte in diesem Sinne im Januar 1892 und im Dezember 1893 Anträge beim Minister der öffentlichen Arbeiten. Der den Reichsständen von der Regierung vorgelegte und vom Senat 1892 angenommene Gesetzentwurf kam bekanntlich infolge des politischen Umschwungs nicht zur Verabschiedung in der Abgeordnetenkammer und später haben Schwierigkeiten, die bisher nicht zu beseitigen waren, verhindert, dieser wichtigen Angelegenheit eine befriedigende Lösung zu geben. Diese Maassnahmen, welche den allgemeinen Interessen des Landes keinen Abbruch thun können und für die Eisenbahnen grosse Vortheile bieten, lassen sich in zwei Punkte zusammenfassen: 1. Die Konzessionsfristen werden einheitlich gestaltet, indem sie für die älteren Linien verlängert, für die neueren verkürzt werden, sodass alle Linien zu gleicher Zeit Eigenthum des Staates werden. 2. Die Be- und Entladegebühren werden einheitlich festgesetzt und die Gesellschaften ermächtigt, eine Abfertigungsgebühr sowie eine fernere Gebühr für Verschubskosten von jeder Eil- und Frachtgutsendung zu erheben. Dagegen würde die Gesellschaft auf allen Linien dieselben Erhebungsgrundsätze für das Bahngeld und die Frachten sowie eine gleichmässige Eintheilung der Waaren in 6 Klassen einführen; sie würde den Bau der Strassen von ihren Bahnhöfen nach den benachbarten Ortschaften, welchen Verkehrsmittel fehlen, gegen Rückzahlung der thatsächlichen Ausgabe in Jahresbeträgen nebst Zinsvergütung übernehmen; endlich würde sie den Bau verschiedener schmalspuriger Nebenbahnen, die in ihr Netz einmünden, unter den mit dem Staate zu vereinbarenden Bedingungen und gegen Gewährleistung der Zinsen übernehmen.

Die Gesellschaft hält es für die unbedingte Pflicht der Regierung, diesen Wünschen Genüge zu thun und wenigstens zum Theil die Nachtheile auszugleichen, die ihr fast seit ihrem Beginn verursacht sind. Als nämlich der Staat 1854 den allgemeinen Eisenbahnplan aufgestellt hatte, wurden die Vorarbeiten für 7 798 km angefertigt und deren Kosten auf 1 296 196 300 Pes. veranschlagt; aus den Vorarbeiten ging hervor, dass eine Beihilfe von 42 % erforderlich sei. Wie in allen anderen Ländern waren aber die Anschläge viel zu niedrig gegriffen und die Gesellschaften hatten viel höhere Baukosten, als in den Vorarbeiten der Regierung veranschlagt war; die Staatsbeihilfe betrug daher bei weitem nicht 42 % der Ausgabe. So war die Linie Madrid-Irun auf 153 369 672 Pes. veranschlagt worden, kostete aber thatsächlich 346 592 458 Pes., also 193 222 786 Pes. mehr; demnach hätte sich die Beihilfe (42 %) auf 130 065 666 Pes. belaufen müssen, während sie thatsächlich nur 58 769 853 Pes. betrug. Für das gesammte Nordbahnnetz (3 421 km) betrugen die Baukosten 1 407 654 414 Pes., die Beihilfe aber nur 370 800 477 Pes. oder 26,34 %. Diese Beihilfe des Staates wird übrigens durch die erhobenen Steuern und die bei Militärsendungen usw. erzielten Ersparnisse vollkommen aufgewogen; in dem Jahrfünft 1887 bis 1891 erzielte der Staat hieraus einen jährlichen Durchschnittsnutzen von 11 891 738 Pes., oder 3,21 % seiner Beihilfe, während die Antheilscheine in dieser Zeit durchschnittlich nur einen Jahresgewinn von 2,21 % erhielten.

Ausserdem wurden die Eisenbahngesellschaften durch die Verkehrssteuer benachtheiligt. Schon seit dem Jahre 1886, also vor vollständiger Eröffnung ihrer Netze und infolge der ungenügenden Veranschlagung ihrer Baukosten, sowie der übermässigen Schätzung ihrer voraussichtlichen Reinerträge befanden sich die Eisenbahnen in einer sehr verwickelten Lage. Die Regierung, welche übrigens im Widerspruch mit dem allgemeinen Eisenbahngesetz durch das Finanzgesetz vom 25. Juni 1864 eine Steuer von 10 % auf die Personen-Fahrkarten eingeführt hatte, überliess den Eisenbahnen, um ihnen zu Hilfe zu kommen, durch Verordnung vom 29. Dezember 1866 den unverkürzten Ertrag der Steuer, und zwar auf immer; denn nach dieser Verordnung sollte die von den Eisenbahnen erhobene Steuer zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen verwendet werden. Indessen wurde die Steuer trotz des Einspruches der Gesellschaften im Jahre 1883 abgeschafft, was für die Nordbahn einen jährlichen reinen Verlust von 2 400 000 Pes., also in dem Zeitraum von 1883 bis 1893 einen solchen von mehr als 25 Millionen Pesetas darstellte. Aber während die von den Gesellschaften erhobene Steuer abgeschafft wurde, behielt der Staat die 1874 zu seinen Gunsten eingeführte Steuer von 10 % auf die Fahrkarten, den später eingeführten Zuschlag von 5 % auf die Fahrkarten, sowie die 5 % Steuer auf den Güterverkehr bei — Steuern, die dem Staate bedeutende Erträge liefern, aber den Verkehr schwer beeinträchtigen. Nun steht aber die Einführung dieser Steuern in Widerspruch mit dem allgemeinen Eisenbahngesetz vom 3. Juni 1855, das in Art. 20 bestimmt: „Allen Eisenbahnunternehmungen wird von jetzt ab bewilligt: 4. das ausschliessliche Recht, während der Konzessionsdauer und in Uebereinstimmung mit den genehmigten Tarifen das Bahngeld und die Beförderungsgebühren zu erheben unbeschadet der Gebühren, die etwa anderen Unternehmungen entsprechen.“ Bei Einführung der Verkehrssteuern liess sich die Spanische Regierung durch das Beispiel Frankreichs leiten, obwohl der Fall in beiden Ländern nicht gleich liegt; denn die Französischen Eisenbahnen wurden von Anfang an durch ihre Bedingnisshefte einer ähnlichen Steuer unterworfen, wie sie die öffentlichen Fuhrunternehmer bezahlten. Als die Kaiserliche Regierung 1855 und später die Republikanische Regierung diese Steuer auf 10 bezw. 25 % brachten, wurde nur eine schon bestehende Steuer erhöht, während dagegen in Spanien die vollständige Steuerfreiheit den Eisenbahngesellschaften durch das Gesetz von 1855 für immer zugesichert war.

Während des letzten Karlistenkrieges hielt die Gesellschaft, um den Interessen des Staates zu nützen, den Zugverkehr zwischen Miranda und Hendaya, soweit es möglich war, aufrecht, trotzdem durch diese Rücksichtnahme auf die Interessen des Staates sowohl die Interessen der Gesellschaft, als auch Sicherheit und Leben der Beamten geschädigt wurden. Allein in dem Zeitraum von 1872 bis 1876 erwuchs der Nordbahn und der Gesellschaft Saragossa-Pampelona-Barcelona, die heute ein Netz bilden, durch Zerstörung von Betriebsmitteln, Kunstwerken und Gebäuden, sowie durch den Ausfall von Einnahmen ein Verlust von mehr als 43 Millionen Pesetas. Die Gesellschaft hielt sich berechtigt, von der Regierung Entschädigung für diese ungeheuren Verluste zu verlangen und überreichten am 21. Dezember 1872 den Reichsständen eine Denkschrift, in der u. a. darauf hingewiesen wurde, dass nach dem ersten Bürgerkriege das Gesetz vom 9. April 1842 ausdrücklich die Verpflichtung der Nation, die durch die Aufständigen verursachten Verluste zu entschädigen, anerkannt und dass ferner das Eisenbahngesetz von 1855 die Verpflichtung übernommen habe, die beim Bau der Eisenbahnen verwendeten ausländischen Kapitalien unter den Schutz des Staates zu stellen. Als aber nach Beendigung des zweiten Bürgerkrieges die Eisenbahnen vorbehaltlich ihres Entschädigungsanspruches zu der dringenden Ausbesserung von Werken und Betriebsmitteln einen Vorschuss von 4 125 000 Pes. bei der Regierung beantragten, bestimmte das Gesetz vom 5. Juli 1876 folgendes: „Der Nordbahn, den Gesellschaften Saragossa-Pampelona-Barcelona, Tudela-Bilbao und Lerida-Reus-Tarragona wird ein innerhalb 3 Jahren rückzahlbarer Vorschuss von 4 125 000 Pes., der ausschliesslich zur Ausbesserung der durch den Krieg zerstörten Werke, sowie zur Anschaffung der erforderlichen Betriebsmittel bestimmt ist, bewilligt; davon erhalten die Nordbahn 1 Million Pesetas, Saragossa-Pampelona-Barcelona 2 Millionen Pesetas, Tudela-Bilbao 1 Million Pesetas und Lerida-Reus-Tarragona 125 000 Pes. Der Staat entschädigt die Eisenbahngesellschaften für die durch die Karlistenbanden verursachten Verluste und Beschädigungen nicht.“ Der Vorschuss wurde unverkürzt zurückgezahlt, ohne dass die Gesellschaften eine Entschädigung erhalten hätten.

Zu diesen Schädigungen kam noch die Entwerthung der Münze. Zur Zeit des Eisenbahngesetzes von 1855 war die Münzeinheit der Real im Werthe von 0,2632 Französischen Silberfranken, so dass der Werth des 20-Realenstückes nach Bezeichnung und Gewicht 5,264 Frcs. betrug. Auf dieser Münzgrundlage waren die Eisenbahntarife gemäss den Bedingnissheften erstellt und auf dieser Grundlage gaben die Gesellschaften Antheilscheine und Schuldverschreibungen im Nennwerthe von 1 900 Realen = 500 Frcs. aus. Man nannte damals Pesetas gewöhnlich die im Verkehre befindlichen 4-Realenstücke. Durch Verordnung vom 19. Oktober 1868 setzte die Regierung mit Wirkung vom 1. Januar 1870 ab als Münzeinheit den Peseta = 100 Centesimos fest. Infolge seines Gewichtes und seiner Bezeichnung hatte nun der neue Peseta 5 % weniger Werth als der ältere; Art. 11 der Verordnung vom 19. Oktober 1868 bestimmte daher, dass öffentliche und Privatverträge, die vor Erlass der Verordnung abgeschlossen sind und ausdrücklich die Zahlung in laufender Münze festsetzen, mit Zuzahlung des entsprechenden Unterschiedes abzuwickeln sind, wenn die Zahlung in neuer Münze erfolgt. Am 26. März 1869 veröffentlichte der Finanzminister eine Uebersicht, in welcher der Werth des älteren Peseta auf 1,05 Pes. neuer Münze festgesetzt wurde. Als die in Realen erstellten Eisenbahntarife umgearbeitet

wurden, hätten die Gesellschaften den Real durch 0,2632 Pes. ersetzen müssen; die Regierung erkannte aber das unbestreitbare Recht der Eisenbahnen, gemäss der Festsetzung des Finanzministers 4 Realen in 1,05 Pes. neuer Währung umzurechnen, nicht an. Gleichwohl hatte der durch die Erlasse vom 7. und 15. November 1868 eingesetzte Ausschuss, welcher die Mittel prüfen sollte, um das Gedeihen der Eisenbahngesellschaften zu fördern, ihnen Ausgaben zu ersparen und die Beeinträchtigungen durch die Aufsichtsbehörde für sie zu vermindern, in dem am 24. März 1870 erstatteten Bericht ausdrücklich anerkannt, dass die Aenderung der Münze gerade bezüglich der Eisenbahngesellschaften die früheren Verträge nicht ändern dürfe, weil sie ihre Schuldverschreibungen im Auslande zu verzinsen und zu tilgen hätten; diese Schuldverschreibungen bildeten eine auswärtige Schuld, die ebenso wie diejenige des Staates von den Folgen des Erlasses vom 19. Oktober 1868 ausgenommen sein müsse. Da die Gesellschaften fast alle mit Fehlbeträgen arbeiteten, würden sich diese noch um 5 % des Betrages, den sie ihren Gläubigern schuldeten, vermehren, wenn die Umrechnung nicht nach den vom Finanzminister veröffentlichten Grundsätzen erfolgen dürfe. Die Regierung ging auf diese unwiderleglichen Betrachtungen nicht ein, sondern durch Königliche Verordnung vom 19. Juni 1882 wurde auf den 1. Januar 1883 die Frist festgesetzt, um die auf der Grundlage von 1 Peseta = 4 Realen umgerechneten Tarife vorzulegen. Diese Münzentwerthung stellt für die Gesellschaft einen jährlichen Verlust von mehr als 4 Millionen Pesetas dar.

Hierzu kommt noch der Wechselverlust, der bis 1888 nicht erheblich war, aber seit Aufhebung des Französisch-Spanischen Handelsvertrages im Februar 1892 eine ausserordentliche Höhe erreichte. Näheres über die Wirkung des hohen Wechselkurses ist bereits im Eingange des Berichtes erwähnt.

Zu diesen Ursachen, welche die gegenwärtige Lage der Gesellschaft verschuldet haben, kommen noch 4 503 277,69 Pes. Guthaben gegen den Staat und Gemeinden, und zwar entfallen davon 3 416 796,34 Pes. auf ausgeführte Transporte und 1 086 481,35 Pes. auf fällige Beihilfen.

Bisher hat die Regierung nichts für die Eisenbahngesellschaften gethan, obwohl sich dank den Eisenbahnen der allgemeine auswärtige Handel Spaniens von durchschnittlich 352 185 709 Pes. jährlich im Jahrfünft 1850—1854 auf durchschnittlich 1 564 213 632 Pes. jährlich im Jahrfünft 1885—1889, also um 344 % gehoben hat. Die Antheilscheine der Nordbahn im Nennwerthe von 500 Frcs. haben dagegen jetzt einen Kurs von noch nicht 100 Frcs. und die 3 % Schuldverschreibungen im gleichen Nennwerth einen solchen zwischen 210 und 290 Frcs.

Nach der vorläufigen Jahresrechnung belaufen sich die Gesammteinnahmen des Netzes (mit Ausnahme der Linien Lerida-Tarragona, San Juan de las Abadesas und Valencia-Utiel) auf 83 721 132,07 Pes., die Betriebsausgaben auf 35 156 681,19 Pes. und der Ueberschuss auf 48 564 450,88 Pes. Zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen sind 42 815 173,34 Pes. nöthig, so dass noch 5 749 277,54 Pes. verfügbar bleiben würden, wenn nicht infolge der Münzentwerthung 1 584 965 Pes. und an Wechselkosten 7 277 876,56 Pes., zusammen also 8 862 841,56 Pes. erforderlich wären; es ergibt sich demnach ein Fehlbetrag von 3 113 564,02 Pes.

In Anbetracht dieser Lage hat die Hauptversammlung am 3. März d. J. die in Nr. 24 S. 222 d. Ztg. mitgetheilten Beschlüsse gefasst.

Dienstjubiläum.

Am 21. d. Mts. feierte der Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (Posen-Thorn), Regierungs- und Baurath **Adolf Fischer**, sein fünfzigjähriges Dienstjubiläum. Ein geborener Hannoveraner, studirte Fischer das Baufach, widmete sich, 20 Jahre alt, dem Hannoverschen Staatsdienste und trat später in den Preussischen Staatsdienst über. In verschiedenen Stellungen des Staatseisenbahndienstes thätig, theils bei Eisenbahnbauten, theils im Betriebsdienste, wurde der Jubilar im Anfange der achtziger Jahre mit der Leitung des Eisenbahn-Betriebsamtes (Berlin-Dresden) zu Berlin betraut. Nach Aufhebung dieser Behörde wurde er als Direktor des zum Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg gehörigen Eisenbahn-Betriebsamtes nach Posen versetzt, wo er noch zur Zeit in voller geistiger und körperlicher Frische thätig ist.

Am Vormittage wurden dem Jubilar in seiner Wohnung die Glückwünsche des Herrn Oberpräsidenten der Provinz Posen, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, der Mitglieder der beiden hiesigen Eisenbahn-Betriebsämter, der ihm unterstellten Beamten, der Fachgenossen und Freunde überbracht. Nachmittags fand im Hotel Mylius ein Festessen statt, welchem auch der Eisenbahndirektions-Präsident Pape aus Bromberg beiwohnte. Von Sr. Majestät dem Könige wurde der Jubilar durch Verleihung des Charakters als Geheimer Baurath ausgezeichnet.

Personalnachrichten.

Württemberg.

Die Stelle eines Vorstandes der Bauabtheilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde dem Baurath Fuchs bei dieser Generaldirektion, unter Beförderung desselben zum Ober-Baurath, übertragen.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung auf den Anschlusskurven Naundorf-Coswig, Kötzschenbroda-Weinböhla und Dresdner Verb.-Bahn-Dresden-Friedrichst. Am 1. Mai d. J. werden die vorbezeichneten Strecken für den Betrieb eröffnet werden. Die hierdurch eintretenden Aenderungen in dem Personenzugsdienste sind aus dem Fahrplane ersichtlich.

Dresden, den 23. April 1894. (970)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Weissenfels-Neudietendorf zwischen den Stationen Weimar und Vieselbach neu errichtete Haltepunkt

Hopfgarten i/Thür.

für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Bis auf weiteres werden an dem neuen Haltepunkt anhalten:

in der Richtung nach Weimar die Züge Nr.:
9, 23, 25, 27 und 29;

in der Richtung nach Erfurt die Züge Nr.:
24, 26, 28, 30 und 216.

Erfurt, den 18. April 1894. (971MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gütertarif Breslau-Magdeburg und anschliessende Privatbahnen. Am 1. Mai d. J. tritt zum Gütertarife für den Staatsbahnverkehr Breslau-Magdeburg und anschliessende Privatbahnen vom 1. April 1891 der Nachtrag 7 in Kraft. Derselbe enthält ausser mehreren schon veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Deensen-Arholzen, Querum und Wenden und theilweise ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Braunschweig (Hauptbahnhof und Ostbahnhof), Geest-Gottberg und Meine des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie ermässigte, erst am 15. Mai d. J. in Kraft tretende Entfernungen für die Stationen Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn und Wansee des Direktionsbezirks Breslau und theilweise gekürzte Entfernungen für die Station Zabikowo desselben Direktionsbezirks.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen erhältlich.

Magdeburg, den 23. April 1894. (972)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Elsass-Lothringischer Gütertarif vom 1. August 1891 (Theil II Heft Nr. 1 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifes, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen). Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1894 werden die Stationen Belschdorf, Château Salins und Vic in den Ausnahmetarif 2b für Stammholz aufgenommen.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die genannten Stationen nähere Auskunft.

München, den 18. April 1894. (973)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt am Main-Bromberg. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag IV zu dem Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs Entfernungen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene Stationen, sowie neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 21. April 1894. (974)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.)-Altona. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag XI zum Tarife für den vorbezeichneten

Verkehr in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Entfernungen, Ausnahmesätze für Eisen etc. des Spezialtarifs II von Station Rath des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie eine besondere, von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigte Bestimmung zu § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, betreffend Berechnung der Lieferfrist im Verkehr mit Berlin Centralmarkthalle.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 21. April 1894. (975)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zum Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs und Hanf usw. von Königsberg i. Pr. und Elbing nach Belgien und Frankreich vom 13. April 1893 tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a. Aenderungen der Tariftabellen auf den Seiten 5 bis 10 (einschl.) des Haupttarifs.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Köln, den 28. April 1894. (976)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mitteldeutscher, Sächsisch - Südwestdeutscher und Rheinisch - Westfälisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Für die Dauer des Coswiger Bahnhofsumbaues können die obige Verkehrsgebiete berührenden Güter in Wagenladungen von und nach Coswig in Naundorf b. Dresden aufgegeben oder abgenommen werden (mit Umexpedition in Coswig).

Für die Beförderung auf der Strecke Coswig-Naundorf wird die tarifmässige Lokalfracht berechnet, nachträglich werden aber — im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe — die für die Verkehrsstelle Coswig gültigen Tarifsätze zuzüglich
0,04 *M.* für Klasse A 1,
0,02 „ „ „ B u. Sp. T. I,
0,01 „ „ Sp. T. II, III und Holz
gewährt.

Diese Vergünstigung tritt am 1. Mai d. J. in Kraft.

Dresden, den 23. April 1894. (977)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. gelangt zu den Ausnahmetarifen für Steinkohlen etc. von den Stationen des Direktionsbezirks Breslau nach Stationen:
a) der Oesterreichischen Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) der Nachtrag II,
b) der Oesterreichischen Südbahngesellschaft, Wien - Pottendorf - Wr.-Neustädter Eisenbahn, Eisenbahn Wien-Aspang etc. der Nachtrag III und
c) der Oesterreichischen Nordwestbahn (Strecke Wien - Startsch - Trebitsch etc.) der Nachtrag IV
zur Einführung.

Alle 3 Nachträge enthalten neue Frachtsätze für Sendungen von dem bei Station Brzczinka gelegenen „Marthaschacht der Karlssegengrube.“

Druckabzüge der Nachträge können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 24. April 1894. (978)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer, Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischer und Sächsisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. wird die Station Cossebaude in die Ausnahmetarife für Getreide und Kleie der vorgenannten Verkehre einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 25. April 1894. (879)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird die Station Ludwigshafen - Giuliniwerk mit den Frachten für Ludwigshafen in den Hessisch-Pfälzischen Gütertarif aufgenommen.

Mainz, den 22. April 1894. (980)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XI werden die besonderen Bestimmungen, der Kilometerzeiger, die Tariftabellen, sowie der Anhang zum Tarif abgeändert bezw. ergänzt. An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 19. April 1894. (981MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Gütertarif für den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag V zum diesseitigen Binnen - Gütertarif zur Ausgabe. Derselbe enthält:
1. bereits im Verfügungswege durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs;
2. Entfernungen für die am 1. Mai neu zu eröffnenden Stationen Hohenstein in Nass., Kettenbach, Michelbach in Nassau und Rückershausen, abgeänderte bezw. theilweise ermässigte Entfernungen für einige Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden im Verkehr mit den Stationen des übrigen Bezirks, sowie aus dem Frankfurt a/M.-Hessischen Wechseltarif und Frankfurt a/M.-Oberhessischen Gütertarif übernommene gleichfalls theilweise ermässigte Entfernungen für den Verkehr einiger Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden unter sich und für den Verkehr einiger Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden einerseits und einiger Stationen des Betriebsamtes Frankfurt a/M. andererseits. Die Abschnitte E d und E e des Frankfurt a/M.-Hessischen Wechseltarifes und Abschnitt E d des Frankfurt a/M.-Oberhessischen Gütertarifs gelangen hierdurch zur Aufhebung.

Die abweichenden „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ hinsichtlich der Berechnung der Lieferfrist mit Berlin Central-Markthalle sind von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 21. April 1894. (982)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Der am 15. September 1892 eingeführte Frachtsatz für Güter aller Art in Wagenladungen von 7000 kg zwischen Reichenberg S. St. B. und Genf trans. von 59,47 Frcs. für 1000 kg tritt am 1. Juli 1894 wieder ausser Kraft. Von diesem Zeitpunkte an werden etwa vorkommende Sammelladungen zwischen Reichenberg und Genf trans. zu den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen abgefertigt, womit Frachterhöhungen verbunden sind.

Dresden, am 20. April 1894. (983)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Berlin-Bayerischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif 3 b für Steine des Spezialtarifs III wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. auf den Verkehr mit der Bayerischen Staats - Lokalbahnstation Kalteneck ausgedehnt. Als Ausnahme-Frachtsätze werden die um 10 ₰ erhöhten Frachtsätze für Passau berechnet.

Erfurt, den 23. April 1894. (984MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Fortan finden die am 15. Januar 1894 zur Einführung gelangten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) auch Anwendung für den Verkehr zwischen den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn und den Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, sowie für Dt.-Eylau Stadt in den Staatsbahnverkehren Bromberg-Hannover, Bromberg - Magdeburg und im Bromberg-Sächsischen Verbande.

Bromberg, den 22. April 1894. (985)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 25. d. Mts. kommen im Verkehr von den Stationen Ammendorf, Bitterfeld, Greppin, Kötschau, Markranstädt, Merseburg, Weissenfels und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt nach Station Eutritzsch des Direktionsbezirks Magdeburg ermässigte Frachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlen - Koks und Braunkohlen-Brikets zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. April 1894. (986MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. Mai d. J. werden in Wyk auf Föhr und in Wittdün auf Amrum Güternebenstellen zur Annahme und Ausgabe von Eisenbahn - Stückgut (Eil- und Frachtgut) eingerichtet, für welche in dem gleichen Umfange, wie dies bereits für den Verkehr mit der Güternebenstelle Westerland auf Sylt geschieht, eine direkte Abfertigung der Stückgüter zu erfolgen hat.

Die näheren Bestimmungen über die Art und Weise der Abfertigung können bei den betheiligten Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen in Erfahrung gebracht werden.

Dresden, den 24. April 1894. (987)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Sächsischer Verband. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Magdeburg - Sächsischen Gütertarife in Kraft.

Dieser bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu erlangende Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen usw. anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt und Naundorf bei Dresden der Sächsischen Staatsbahnen, ferner Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Deensen-Arholzen, Eutritzsch, Querum und Wenden, sowie anderweite Ent-

fernungen für die Station Meine des Direktionsbezirks Magdeburg.

Dresden, den 25. April 1894. (988)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. treten für den Verkehr zwischen Arnau und Mastig einerseits und Gröditz, Limmritz, Pirna, Steina andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 25. April 1894. (989)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betreffend. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Furth i. Wald der Bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für Schleifholz (Tarifheft 1 Nr. 21, Tarifheft 2 Nr. 6A) einbezogen. Zur Anwendung kommen die um 0,04 *M.* für 100 kg erhöhten Ausnahmefrachtsätze der Station Cham.

Dresden, den 23. April 1894. (990)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Mit Wirkung vom 15. Juni d. J. wird der auf Seite 4 des vom 1. April d. J. gültigen Nachtrags I zum Ausnahmetarif (Nr. 8) für den vorbezeichneten Verkehr aufgeführte Frachtsatz für die Stationsverbindung Itzenplitz-Thalkirchen von 1,20 *M.* auf 1,22 *M.* für 100 kg berichtigt.

Köln, den 24. April 1894. (991)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr mit den nicht als selbstständige Tarifstationen eingerichteten Haltestellen der hinteren Murgthal-Eisenbahn Obertsroth und Reichenthaler Strasse werden mit Wirkung vom 1. Mai d. J. an folgende Ueberfuhrgebühren für Wagenladungsgüter erhoben:

a) bei Sendungen, welche die Station Gernsbach auf der Bahn ohne Umladung durchlaufen, im Verkehr
   von Obertsroth nach Gernsbach und umgekehrt . . 2 *M.*
   von Reichenthaler Strasse nach Gernsbach und umgekehrt . . . . 3 „
   für den Wagen;
b) bei Sendungen, die lediglich zwischen Gernsbach einer- und den beiden andern Stationen anderseits zur Aufgabe gelangen, im Verkehr
   von Gernsbach nach Obertsroth und umgekehrt . . 8 *M.*
   von Gernsbach nach Reichenthaler Strasse und umgekehrt . . . . . . 9 „
   für den Wagen.

Karlsruhe, den 25. April 1894. (992)
Generaldirektion.

Ausnahmetarife für Getreide, Mühlenfabrikate und Malz. Die seit 1. September 1891 auf Entfernungen von mehr als 200 km im Binnenverkehr der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge, ferner die seit 1. November 1893 im Verkehr von bestimmten Schlesischen nach bestimmten Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg, Köln linksrh. und rechtsrh. bestehenden besonderen Ausnahmetarife für Malz in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge werden zum 1. August 1894 aufgehoben.

Berlin, den 25. April 1894. (993MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen
Eisenbahndirektionen,
sowie der Oldenburgischen Staatsbahnen.

Am 1. Mai l. J. tritt für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen zwischen Stationen der Main-Neckarbahn (einschliesslich der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt), sowie Frankfurt a/M. - Sachsenhausen (Staatsbahnhof und Viehhof), Station der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der bezügliche Tarif vom 1. Mai 1887 aufgehoben wird.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, kommen die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juni l. J. zur Anwendung.

Die in dem neuen Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von den Aufsichtsbehörden genehmigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Darmstadt, den 23. April 1894. (994)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Mai d. J. kommen zu den Tarifheften I—IV der Abtheilung B Nachträge zur Einführung, welche Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Röschwoog und Freienohl, neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8A (metallurgische Erzeugnisse), 14 (Mineralöl-Rückstände), 23 (Düngemittel), 26 (rohe Kalisalze etc.) und 27 (Düngekalk etc.), sowie Berichtigungen enthalten und bei den betheiligten Dienststellen zu haben sind.

Köln, den 22. April 1894. (995)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Belgisch-Südwestdeutscher Thier- und Fahrzeugverkehr. Am 1. Mai d. J. treten in dem vorbezeichneten Verkehre zwischen Belgischen Stationen einerseits und Stationen der südwestlichen Eisenbahnen Deutschlands andererseits die neuen Hefte

2 (Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn),
6 (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M.),
7 (Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn)

in Kraft.

Durch diese neuen Tarifhefte werden aufgehoben:

a) die Hefte V und VII des direkten Belgisch-Südwestdeutschen Viehtarifs vom 1. November 1885 für den Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M.,
b) die Frachtsätze für lebende Thiere zwischen Belgischen Stationen einerseits und der Station Heidelberg der Main-Neckarbahn andererseits vom 1. Dezember 1887,
c) die Frachtsätze für Hammel und Schafe von Dietz nach Brüssel vom 1. April 1889,
d) die Frachtsätze für Kleinvieh von Hanau nach Schaerbeek vom 25. Januar 1890.

Mit Einführung der neuen Tarifhefte, welche auch direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen enthalten, sind im Viehverkehre theilweise Frachterhöhungen verbunden, welche jedoch erst am 15. Juni d. J. in Wirksamkeit treten.

Ausserdem findet im neuen Tarif eine direkte Tarifirung zwischen den Stationen Arlon, Athus (fr.), Bastogne, Bertrix, Habay, Longlier, Messancy, Poix St. Hubert, Virton St. Mard und Achel und den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn und dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M. nicht mehr statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 28. April 1894. (996)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Güterverkehr. Die im Ausnahmetarif für die Beförderung von Streu und Futtermitteln von Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Sud Quais) transit, Stationen der Belgischen Staats- und der Grossen Belgischen Centralbahn nach Rheinisch-Westfälischen Stationen vom 1. Januar 1894 enthaltenen, z. Zt. gültigen Frachtsätze der Kategorien a bis f für Futtermittel treten mit dem 1. Juli d. J. ausser Kraft; dagegen verbleiben die Frachtsätze der Kategorie f für die Beförderung von Torfstreu, Torfmull, Streutorf (getrockneter Stichtorf, Rohmaterial für Torfstreu), Holzsägespäne (Holzsägemehl) unverpackt noch bis zum 1. September 1894 in Gültigkeit.

Köln, den 25. April 1894. (997)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Frankfurt a/M.-Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. gelangt der Nachtrag V zum Tarif für vorbezeichneten Güterverkehr zur Einführung. Nähere Auskunft über dessen Inhalt ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 23. April 1894. (998)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Köln (rrh.). Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird Nachtrag IV zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr eingeführt.

Er enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu eröffneten Stationen Hohenstein i/Nassau, Kettenbach, Michelsbach i/Nassau und Rückershausen der Neubaustrecke Langenschwalbach-Zollhaus des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., sowie anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für Stationen der Strecke Wiesbaden-Langenschwalbach und verschiedenen Stationen der Strecke Assmannshausen-Kastel-Hattersheim. Ferner werden durch diesen Nachtrag für Wiesbaden St. Bhf. und Höchst a/M. Staatsbhf. im Verkehr mit Stationen der Westerwaldbahn direkte Entfernungen und Frachtsätze, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 für Steine des Sp.-T. III eingeführt. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu

beziehen, welche auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 24. April 1894. (999)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Oesterr. - Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn.) Mit 1. August 1894 treten die Frachtsätze des für die Beförderung von Chilisalpeter (roher Natronsalpeter) zum Düngen im Verkehre zwischen den Nord- und Ostseehäfen einerseits und Arad, Budapest, Nagyvárad, Szeged und Temesvár andererseits eingeführten, nur für die Zeit vom 1. Mai bis Ende Dezember eines jeden Jahres gültigen Ausnahmetarifes Nr. 20 B, Seite 64 des Verbands-Gütertarifes Theil II Heft 3 vom 15. Oktober 1893, ausser Kraft.

Wien, den 23. April 1894. (1000)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens des Verbandes.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. (Aufhebung von Frachtsätzen.) Mit 31. Mai 1894 treten die in den Tarifen, Theil II, Heft 3 und Theil III, Heft 3 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres gültig vom 1. September 1886 enthaltenen Frachtsätze für die Station Znaim der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft ausser Kraft.

Wien, am 19. April 1894. (1001)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausgabe des Nachtrages I zum Tarif Theil I, Abtheilung A (reglementarische Bestimmungen). Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Tarif Theil I, Abtheilung A für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 kr. Oe. W. = 20 Cts. pro Stück erhältlich.

Wien, am 24. April 1894. (1002)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen diesseitigen Stationen und Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen über die Schweiz und den Arlberg gelangt am 15. Mai d. J. ein neuer Tarif zur Einführung.

Strassburg, den 21. April 1894. (1003)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg wird der an der Bahnstrecke Tilsit-Labiau zwischen Linkuhnen und Tilsit gelegene Haltepunkt Alt-Weynothen am 1. Mai d. J. für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 25. April 1894. (1004)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

5. Verdingungen.

Verdingung. Die Lieferung und Aufstellung:
a) einer Lokomotivdrehscheibe,
b) von 12 Wagenkreuzdrehscheiben,
soll in 2 Loosen öffentlich vergeben werden.

Die näheren Bedingungen können gegen Einsendung von je 0,5 ℳ in Briefmarken à 10 ₰ von uns bezogen werden und sind Angebote postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis Dienstag, den 15. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Oppeln, den 16. April 1894. (1005)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verding von Feuerungsmaterialien. Die in der Zeit vom 1. Juli 1894 bis Ende Juni 1895 erforderlichen:
1 200 t Lokomotivkoks,
600 „ Schmelzkoks,
2 400 „ Schmiedekohlen,
1 200 „ Gaskohlen
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 18. Mai 1894, Vormittags 10 Uhr, statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Juni 1894.

Magdeburg, den 22. April 1894. (1006)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausschreibung auf Lieferung von Kleineisenzeug. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 121 t Schienenlaschen, 181,4 t Schienenunterlagsplatten, 106 t Kleineisenzeug bestehend aus Laschenbolzen, Schienennägeln und Schwellenschrauben und 88 000 Stück stählernen, federnden Unterlagsringen. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Freitag, den 11. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in baar oder in Postmarken zu 10 ₰ postpflichtig entnommen werden. Bei alleiniger Anforderung der Bedingungen für die Unterlagsringe sind 50 ₰ einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 24. April 1894. (1007)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Ausschreibung auf hölzerne Bahnschwellen. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 158 000 Stück kiefernen und 1 400 Stück eichenen Bahnschwellen. Angebote sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Mittwoch, den 9. Mai d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ in Postmarken postpflichtig entnommen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 24. April 1894. (1008)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 34. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Mai 1894.

Inhalt:

Die Liverpooler elektrische Hochbahn.

(Schluss aus Nr. 33.)

Einige Angaben aus den Newyorker Versuchen mögen hier noch Platz finden. Die Versuche wurden mit einem Zuge von 53,5 t Gewicht gemacht, der von einer elektrischen Lokomotive von 9 „oder mehr“ Tonnen (das genaue Gewicht ist nicht angegeben) über eine 2,8 km lange Versuchsstrecke gefahren wurde, auf der sich ausser den Endstationen noch zwei Zwischenstationen befanden. Der Zug hatte Steigungen von 1:100, 1:70 und 1:54 zu nehmen, zu denen noch ein Gefälle von 1:100 kam. Die Fahrgeschwindigkeit einschliesslich der Aufenthalte auf den Zwischenstationen — auf jeder derselben wurde angehalten — betrug 15,1 km auf die Stunde, die durchschnittliche Kraftleistung der stromerzeugenden Maschinen 178,8 indizirte Pferdestärken; die Nutzleistung auf der Eisenbahn dagegen betrug nur 26,7 Pferdekräfte, sodass der Wirkungsgrad oder das Verhältniss zwischen der indizirten und der Nutzleistung nur 15 % betragen hat. Man berechnete bis in die Einzelheiten die Kosten der Einrichtung einer elektrischen Betriebsanlage und des Betriebes für den Verkehr der ganzen Neunten Avenuebahn, die etwa 8 km lang ist. Man gelangte zu einer Summe von 15 420 000 ℳ, in welche eingeschlossen waren die Kosten von 17 stromerzeugenden Maschinen, jede zu 600 Pferdekräften, von Dynamomaschinen mit einer Gesammtleistung von etwa 11 000 Pferdekräften und Lokomotiven, die 2 520 000 ℳ kosten sollten. Die laufenden Kosten für die Betriebskraft, ausschliesslich der Verzinsung der Anlagekosten, waren auf 270 000 ℳ jährlich oder auf mehr als 1,8 ℳ für das Zugkilometer veranschlagt. Die wirklichen Kosten der ganzen elektrischen Einrichtung der Liverpooler Hochbahn haben demgegenüber für 9,6 km Länge wenig mehr als 5 % der für die 8 km lange Linie der Neunten Avenuebahn veranschlagten Kosten betragen und die laufenden Kosten für die Betriebskraft betragen etwa 20,7 ₰ für das Zugkilometer, wobei die Länge der Bahn noch lange nicht die Leistungsfähigkeit der stromerzeugenden Maschinen erschöpft. Wäre die Bahn nur so lang, wie die der Neunten Avenue, so würden die Kosten nicht über 15,5 ₰ auf das Zugkilometer hinausgehen. Der wirkliche Kohlenverbrauch der Liverpooler Hochbahn beträgt im Durchschnitt 5,5 kg auf das Zugkilometer für etwa 38 t schwere Züge mit 114 Insassen; hierbei beträgt die Fahrgeschwindigkeit, einschliesslich des Aufenthalts an den Stationen, etwa 19,3 km in der Stunde. Dahingegen wurden bei dem Newyorker Versuch, soweit ermittelt werden kann, auf das Zugkilometer 15 kg Kohle bei einem Zuggewicht von 92 t — einschliesslich der 23 t schweren Lokomotive — verbraucht, wobei die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit nach den amtlichen Fahrplänen ebenfalls etwa 19,3 km in der Stunde betrug, den Aufenthalt auf den Stationen eingerechnet. Auf der Liverpooler Bahn fuhren während des letzten Halbjahres über 95 % aller Züge pünktlich nach dem Fahrplan. Ueber die Pünktlichkeit der Newyorker Züge sind Mittheilungen nicht vorhanden. Als Feuerungsmaterial wird in Liverpool bituminöses Kohlenklein verwendet, während in Newyork mit Anthrazit von guter Beschaffenheit geheizt wird. In Newyork erstreckt sich der Kohlenverbrauch auch auf die Zugheizung bei kaltem Wetter, in Liverpool ist die Beleuchtung der Züge und Stationen und der Betrieb der selbstthätigen Signale einbegriffen. Der Betrieb der Bremsen ist in beiden Fällen ausgeschlossen.

Man sieht, dass die elektrische Betriebsweise auch nicht entfernt den vierfachen Betrag des Dampfbetriebes kostet. Sie ist im Gegentheil, wenn man dem Unterschied im Zuggewicht und sonstigen Umständen Rechnung trägt, in den beiden angeführten Fällen billiger. Wenn man die Längenausdehnung der elektrisch betriebenen Strecke noch weiter vergrössert haben wird, wird der Unterschied zu Gunsten der elektrischen Betriebsweise noch mehr in die Augen fallen.

Auch das Verhältniss der Nutzlast zum todten Gewicht spricht für die elektrische Bahn. Die Liverpooler Züge wiegen leer 31,125 t; davon kommen 6,35*) t auf die elektrische Ausrüstung der Züge. Wenn alle Plätze besetzt sind, beträgt das Gesammtgewicht etwa 38,3 t, wenn aber bei besonderen Gelegenheiten die Stehplätze auch noch gefüllt sind, erhöht sich das Gewicht auf etwa 50 t. Auf eine Person entfällt hiernach von der elektrischen Ausrüstung des Zuges ein Gewicht von 56,5 kg und von dem gesammten Zuggewicht ein Betrag von 20 %, wenn alle Sitzplätze besetzt sind. Das Gewicht eines Fahrgastes ist dabei zu 63,5 kg angenommen. Diese Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle mit denen anderer elektrischen und Dampfbahnen in Vergleich gestellt.

	Betrieb mit Elektromotoren	Betrieb mit elektrischen Lokomotiven	Betrieb mit Dampflokomotiven	
	Liverpooler Hochbahn	City und Südlondonbahn	Newyorker Hochbahnen	Engl. Nordbahn, London. Vorortzüge
Gewicht der Motoren oder der Lokomotiven . t	6,35	10,35	23,2	53,05
Zahl der Sitze im Zuge	114	96	240	414
auf eine Person entfallendes Gewicht der Motoren oder der Lokomotive . . . . . kg	57	109	112	131
Gewicht des beladenen Zuges (alle Sitzplätze besetzt) . . . . . t	38,28	37,35	104,05	188,55
Gewicht der Motoren oder der Lokomotive im Verhältniss zum Gewicht des vollen Zuges, abgerechnet die Motoren oder Lokomotiven %	20	38	29	40
durchschnittliches (auf einen Sitzplatz entfallendes) Gewicht der leeren Wagen (abzüglich Motoren) . . kg	221	222	278	267
auf eine Person entfallender Theil des Gewichtes des beladenen Zuges . , . . . kg	341	395	440	462

Aus der Tabelle ist zu entnehmen, dass sich der Vergleich, soweit das Gewicht in Betracht kommt, zu Gunsten des Betriebes mit Motorwagen stellt; man wird also auf die Anwendung von Motorwagen Bedacht zu nehmen haben, wenn sonst nichts im Wege steht.

Aber auch in anderer, aus der Tabelle nicht ohne weiteres zu entnehmender Beziehung bietet die Liverpooler Anlage ihre grossen Vorzüge. Das auf den Triebrädern ruhende Gewicht bei einem belasteten Zuge beträgt 13,75 t oder rund 36 % des ganzen Zuggewichtes. Wird die geringste nutzbare Adhäsion zu $^1/_7$ des auf den Triebrädern lastenden Gewichtes angenommen, so kommen auf die Tonne Zuggewicht rund 52 kg und die Motoren leisten eine dementsprechende Zugkraft mit einem Strom von 133 Ampères. Die elektrischen Lokomotiven der City und Südlondonbahn, welche 20,35 t wiegen, haben auf den Triebrädern eine Belastung von 28 % des ganzen Gewichtes des beladenen Zuges und eine Adhäsion (zu $^1/_7$ des Gewichtes gerechnet) von 40,8 kg auf die Tonne, während die Motoren eine Zugkraft von 45,3 kg auf die Tonne mit einem Strom von 150 Ampères entwickeln. Um noch eine Vergleichung mit Dampflokomotiven anzustellen, möge auf die Züge der Distriktbahn Bezug genommen werden. Ein Zug von 9 Wagen, welcher im leeren Zustande 87 t wiegt und 400 Insassen fasst, wird von einer 46,5 t schweren Lokomotive gezogen, deren Triebachsbelastung 35,65 t beträgt, deren Cylinder 43,2 cm Durchmesser und 60,9 cm Hub haben und deren Triebräder — ohne Abnutzung der Reifen — 1,765 m Durchmesser besitzen. Das auf den Triebrädern ruhende Gewicht beträgt also 19 % des Gewichtes des vollbelasteten Zuges. Rechnet man die Adhäsion wieder zu $^1/_7$ des Zuggewichtes, so erhält man 27,6 kg auf die Tonne. Bei einem mittleren Nutzdruck in den Cylindern von 8,4 kg/qcm würde die Zugkraft in Berücksichtigung der Reibung etwa 31,7 kg auf die Tonne Zuggewicht betragen. Es ist hierbei zu bemerken, dass die oben bezifferte Zugkraft der elektrischen Motoren nur so lange vorhanden ist, wie die angegebenen Ströme durch die Motoren fliessen und dass der Strom und bis zu einem gewissen Grade auch die Zugkraft mit der Geschwindigkeitszunahme vermindert werden.

Diese Vergleichszahlen sind in der folgenden Tabelle verzeichnet:

	Liverpooler Hochbahn	City und Südlondonbahn	Distriktbahn
Zuggewicht (alle Sitzplätze besetzt) . . . . t	38,28	37,35	157,50
Gewicht auf den Triebrädern . „	13,75	10,35	35,65
Antheil des Zuggewichtes . . %	36	28	19
Adhäsion zu $^1/_7$ der Triebradbelastung, auf die Tonne Zuggewicht . . . . kg	52,1	40,8	27,6
Zugkraft auf die Tonne Zuggewicht:			
Motoren mit 133 Ampères kg	52,1	—	—
„ „ 150 „ „	54,4	45,3	—
Lokomotive mit 8,4 kg mittlerem Nutzdruck in den Cylindern . .	—	—	32,2
Grösste Zugkraft auf die Tonne der Motoren oder der Lokomotive . . . . kg	331	167	106

Aus der letzten Zeile der Tabelle geht hervor, dass eine Tonne der Motoren oder der Lokomotive in Bezug auf den darauf entfallenden Antheil der Zugkraft beim elektrischen Betriebe am ausgiebigsten ist. Auf der Dampflokomotive hat sich nicht allein die Umsetzung von Energie in Zugkraft zu vollziehen, sondern es müssen auch alle die Materialien und Einrichtungen, die zur Krafterzeugung dienen, von ihr mitgeführt werden. Der Vortheil, welchen die elektrischen Einrichtungen demgegenüber bieten, kann freilich bei den elektrischen Lokomotiven nicht in demselben Grade nutzbar gemacht werden, wie beim Motorwagen, immerhin ist er aber beträchtlich, denn in einem Falle ist das ganze Gewicht für Adhäsionszwecke nutzbar und die von den Motoren geleistete Zugkraft kann mit Sicherheit grösser angenommen werden, als die Adhäsion, welche ihrem eigenen Gewicht und dem des Rahmens und der dieselben tragenden Räder entspricht, während im anderen Falle selbst bei Tendermaschinen gewöhnlich nur $^2/_3$ des Gewichtes für Zugkraftzwecke ausgenutzt wird. Wenn man bei der Liverpooler Hochbahn die bedeutende Zugkraft ins Auge fasst, welche im Verhältniss zum Zuggewicht vorhanden ist, wie auch die Tabelle zeigt, so ist es nicht überraschend, wenn den Zuginsassen die Schnelligkeit, mit der die Züge ihre volle Fahrgeschwindigkeit erreichen, besonders augenfällig wird.

*) Nicht 6,7 t, wie früher irrthümlich angegeben.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 15,91 km lange Strecke Arnstadt-Stadtilm der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 15. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1332 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfall (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 1352 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen mit Ausschluss der Preussischen Staatsbahnen und der Kaiserlichen Generaldirektion in Strassburg, betreffend: Systematische Sammlung der Fachausdrücke des Eisenbahnwesens. Französisch und Deutsch. Der Personen- und Güterdienst nebst alphabetischem Waarenverzeichniss (abgesandt am 28. v. Mts.).

Nr. 1378 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 26. v. Mts.).

Nr. 1380 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 19./20. April 1894 in Berlin abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 28. v. Mts.). (Die nächste Sitzung soll am 10. Oktober d. J. in Budapest stattfinden.)

Aus dem Deutschen Reich.

Der Preussische Eisenbahnetat für 1894/95.

Die Kommission des Herrenhauses für den Staatshaushaltsetat hat den Etat für 1894/95 in 4 Sitzungen durchberathen und darüber einen schriftlichen Bericht erstattet, dem wir folgendes entnehmen:

Der Eisenbahnetat wird auf 963 751 676 *M.* in Einnahme veranschlagt, das sind gegen das Vorjahr 25 019 595 *M.* mehr, und in Ausgabe auf 596 296 943 *M.* im Ordinarium, wobei gegen das Vorjahr 4 155 646 *M.* abgesetzt sind. Die einmaligen Ausgaben erfordern 20 865 000 *M.*, sodass der erhoffte Mehrüberschuss im Ordinarium etwa 29 500 000 *M.* beträgt, der nach dem Aufschwung, den der Verkehr genommen, mit Sicherheit erhofft werden kann.

Der Referent stellte fest, dass dieser Etat ein besseres finanzielles Bild gäbe, als es in den letzten Jahren der Fall gewesen sei. Der Güterverkehr sei gestiegen, und zwar mehr als der Personenverkehr. Trotzdem seien noch keine Mittel vorhanden, um den Grund zu dem gesetzlich beschlossenen sogen. 20 Millionenfonds zu legen, da der Ueberschuss stets zu den laufenden Ausgaben genommen wurde, wie das Eisenbahngarantiegesetz dies gestatte.

Von einer Seite wurde die Errichtung eines Ausgleichsfonds lebhaft befürwortet; doch wurde dieser Vorschlag aus der Kommission sowohl, wie von Seiten der Regierungsvertretung bei der jetzigen Finanzlage als nicht praktisch bezeichnet, da man dann auf einer Seite einen Fonds aufsammeln wolle, während man auf der anderen Seite eine Anleihe mache; man müsse die Fehlbeträge aus den bereitesten Mitteln decken. Nothwendig sei es, eine gründliche Regelung zwischen den Finanzen des Reiches und Preussens vorzunehmen, eine feste Grenze zu ziehen, ehe man die Ueberschusssummen der Eisenbahnen theilweise entbehren könne.

Der Referent hob hervor, dass die Aufstellung des Etats vorsichtig geschehen sei, und nur solche Ersparungen vorgesehen seien, welche ohne Gefährdung des Betriebes gemacht werden könnten, was die beigelegten Denkschriften nachwiesen. Es sei auch ersichtlich, dass die Anschaffungen zu billigeren Preisen zu machen seien.

Betreffend die Reorganisation der Verwaltung durch Wegfall der Betriebsämter, wodurch eine Instanz in Fortfall kommt, wurde erwähnt, dass auch persönliche und Gemeindeverhältnisse dadurch nachtheilig berührt werden würden, und gebeten, dass dies in schonendster Weise geschehen möge, dass z. B. Städte, die durch Fortfall der Verwaltung eines Betriebsamtes in Nachtheil kämen, durch Hinverlegung anderer Verwaltungen Ersatz finden könnten. Es wurde dies seitens des Regierungskommissars in Aussicht gestellt.

Mit Genugthuung begrüsste man die selbstthätigen elektrischen Einrichtungen zur Regulirung der Zugeinfahrten in die Bahnhöfe; ebenso die vermehrte Einführung der Fahrkartenkontrole auf den Bahnhöfen selbst, und es wurde erhofft, dass diese Einrichtung möglichst allgemein eingeführt würde.

Gesetzentwurf, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

Auf der Tagesordnung der Sitzung des Herrenhauses vom 27. April d. J. stand als erster Gegenstand die Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes. Die Vorlage wurde vom Herrenhause nach dem Vorschlage der Kommission unverändert angenommen. In der Besprechung regte Graf Klinkowström an, die Kreise, abweichend von dem jetzigen Verfahren, mit einem bestimmten Beitrage zu den Kosten der Eisenbahnbauten heranzuziehen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten gab die Reformbedürftigkeit der jetzt üblichen Betheiligung der Kreise zu, erklärte aber, dass es noch nicht möglich gewesen sei, bei dem vorliegenden Gesetze eine andere Form zu finden.

Der Gesetzentwurf, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben

(vergl. Nr. 21 S. 185 u. 190 d. Ztg.) ist nach dem vom Professor Dernburg erstatteten Bericht von der Justizkommission des Herrenhauses abgelehnt worden.

In der Sitzung des Herrenhauses vom 26. April d. J. beantragte Ober-Bürgermeister Becker-Köln, den § 1, welcher beide Kategorien als Bahneinheiten für verpfändbare Gegenstände des unbeweglichen Vermögens erklärt, anzunehmen und die Vorlage zur Durchberathung und schriftlichen Berichterstattung an die Kommission zurückzuverweisen.

Der Referent Professor Dernburg führte aus, dass die Kommission in ihrer Gesammtheit der Entwickelung des Kleinbahnwesens freundlich gegenüberstehe, aber die Vorlage doch aus juristischen Bedenken habe ablehnen müssen.

Ober-Bürgermeister Becker-Köln versteht jene freundliche Stimmung und diesen Beschluss nicht zusammenzureimen. Den § 1 habe die Kommission abgelehnt, aber nicht einmal schriftlichen Bericht erstattet. Die Kommissionsmehrheit habe die Bedürfnissfrage verneint. Mit dieser Verneinung sei das Kleinbahnwesen, welches in erfreulichem Aufschwung begriffen sei, aufs stärkste diskreditirt worden. Auch die Rheinprovinz habe Kleinbahnen subventioniren wollen, aber nur unter der Voraussetzung der Verpfändbarkeit. Wirthschaftliche Gefahren beständen auch nicht; das Immobile komme thatsächlich weniger bei der Kreditgewährung an Eisenbahnen jeder Art in Betracht, als die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse. Im Reiche sei doch auch ein Eisenbahnverpfändungsgesetz eingebracht gewesen, für das Reich aber freilich nach der Verstaatlichung der Bahnen in den Einzelstaaten überflüssig geworden. Zur Beruhigung der öffentlichen Meinung sei die Annahme seines Antrages nöthig, wenigstens des zweiten Theils, während er den Antrag auf Annahme des § 1 zurückziehe.

Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen:

M. H.! Auch ich möchte mich namens der Staatsregierung dafür aussprechen, dass das Hohe Haus dem Votum seiner Kommission nicht zustimmen möge, sondern sich dem Antrage des Herrn Ober-Bürgermeisters Becker anschliessen möge. Schon seit langer Zeit ist es als ein Mangel empfunden worden, dass nach Lage der jetzigen Gesetzgebung es nicht möglich ist, die innerhalb eines Bauunternehmens vereinigten Vermögenswerthe in ihrer Gesammtheit zu verpfänden und sie der Zwangsvollstreckung zu unterwerfen und infolge dessen auch auf Grund dieser Gesammtheit die Finanzirung eines Bauunternehmens zu bewirken. Die Erkenntniss dieses Mangels hat, wie der Herr Referent und der Herr Ober-Bürgermeister Becker ausgeführt haben, bereits im Jahre 1879/80 dahin geführt, dass dem Reichstage eine bezügliche Gesetzesvorlage gemacht worden ist, die auch in der Kommission angenommen wurde und nur darum nicht zur Verabschiedung gekommen ist, weil inzwischen die Vertagung des Reichstages eintrat. Der Entwurf dieses Reichsgesetzes hat sich in wesentlichen Punkten angeschlossen der Gesetzgebung, die in Oesterreich und der Schweiz bereits besteht und sich praktisch durchaus bewährt hat. M. H., nachdem die Verstaatlichung die Privatbahnen im grossen und ganzen beseitigt hatte, lag kein dringendes Bedürfniss zu einer Ausfüllung dieser Lücke der Gesetzgebung mehr vor; seit jener Zeit aber haben sich eine ganze Reihe von Privatbahnunternehmungen gebildet, die gegenüber diesem Mangel mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Es ist endlich das Gesetz von 1892 über die Kleinbahnen erschienen, und es regt sich im ganzen Lande, Kleinbahnen nicht nur, sondern auch Nebenbahnen auszuführen. Aus den parlamentarischen und aus den Kreisen der Betheiligten ist der Wunsch und die Forderung an die Regierung herangetreten, Fürsorge dafür zu treffen, dass die Finanzirung des Bahnunternehmens auf einer gesunderen, solideren Basis gestellt werden möge, als wie es bisher möglich gewesen ist. Ich möchte noch besonders hervorheben, dass es sich hier nicht blos um Kleinbahnunternehmungen

handelt, sondern auch wesentlich um alle anderen Privatunternehmungen für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

M. H., auf die Bedenken, die seitens des Herrn Referenten Ihrer Kommission gegen die Gesetzesvorlage vorgebracht worden sind, näher einzugehen, glaube ich, würde jetzt nicht der geeignete Zeitpunkt sein. Entschliesst sich das Hohe Haus, dem Antrage des Herrn Ober-Bürgermeisters Becker zuzustimmen, so würde ja hierzu sich noch ausreichende Gelegenheit bieten. Die Staatsregierung bedauert, dass bei dem gegenwärtigen Stadium der Tagung des Landtages keine Aussicht vorhanden ist, das Gesetz noch in diesem Jahre zu verabschieden; aber in noch viel höherem Maasse würde es die Staatsregierung bedauern, wenn das Haus sich dem Votum Ihrer Kommission anschliessen würde, und die Regierung dadurch der Möglichkeit beraubte, in dieser Richtung für die Entwickelung des Kleinbahnwesens und des Privatnebenbahnwesens fördernd einzuwirken. Ich bitte Sie deshalb dringend, sich dem Antrage des Herrn Ober-Bürgermeisters Becker anzuschliessen.

Nach kurzer Debatte wurde der Antrag auf Zurückverweisung der Vorlage an die Kommission genehmigt.

Aufhebung der Staffeltarife für Getreide und Mühlenfabrikate.

Die seit dem 1. September 1891 auf Entfernungen von mehr als 200 km im Binnenverkehr der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge, ferner die seit 1. November 1893 im Verkehr von bestimmten Schlesischen nach bestimmten Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover, Magdeburg, Köln (linksrh.) und (rechtsrh.) bestehenden besonderen Ausnahmetarife für Malz in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge werden, wie die Königliche Eisenbahndirektion Berlin bekannt macht, zum 1. August 1894 aufgehoben.

Betriebseröffnungen und Beschränkungen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. ist die bisher nur dem Güterverkehr dienende Grubenbahn Kunigundeweiche - Georggrube nach Herstellung eines Verbindungsgeleises zum Personenbahnhof Georggrube für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Zwischenstationen hat diese Strecke nicht. Auf dem Bahnhofe Kunigundeweiche, welcher bisher nur Wagenladungsverkehr hatte, findet vom angegebenen Tage ab auch die Abfertigung von Personen- und Reisegepäck statt.

Auf der Strecke Emanuelsegen - Schoppinitz R. O. U. Bhf. ist mit Ende April d. J. der Personen- und Gepäckverkehr eingestellt worden.

Die 6,673 km lange Reststrecke Strehlen - Glambach der Nebenbahn Strehlen-Grottkau gelangt am 15. d. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr zur Eröffnung. Neue Verkehrsstellen sind auf der Reststrecke, welche dem Eisenbahn-Betriebsamt in Neisse unterstellt wird, nicht vorhanden. Bauausrüstung und Betrieb derselben entsprechen den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892.

Direktionsbezirk Magdeburg. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg ist am 1. d. Mts. die 19,98 km lange Bahnstrecke Braunschweig-Meine (Schlussstrecke der Linie Braunschweig-Isenbüttel) (vergl. Nr. 21 S. 191 d. Ztg.) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Badische Staatsbahnen. Am 1. d. Mts. ist die 5,67 km lange normalspurige Nebenbahn Gernsbach-Weisenbach (hintere Murgthalbahn) mit den Stationen und Haltestellen (H) ab Gernsbach: Scheuern H, Obertsroth H, Hilpertsau, Reichenthalerstrasse H, Weisenbach dem Betriebe übergeben worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die Anschlusskurven Naundorf - Coswig, Kötzschenbroda-Weinböhla und Dresdner Verbindungsbahn-Dresden-Friedrichstadt sind am 1. d. Mts. dem Betriebe übergeben worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 1. d. Mts. ist die an der Bahnlinie Metz-Amanweiler (5,514 km von Metz und 1,594 km von Moulins) neu errichtete Haltestelle Longeville für den Personenverkehr und die an der Bahnlinie Metz-Forbach (5,309 km von Herlingen und 5,118 km von Falkenberg) neu errichtete Haltestelle Maiweiler für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Milchverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Freystadt N.-Schl.-Waltersdorf belegene Haltepunkt Zölling für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. d. Mts. ist der auf der Bahnstrecke Tilsit-Labiau zwischen Linkuhnen und Tilsit gelegene Haltepunkt Alt-Weynothen für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr und am selben Tage der bisherige Personenhaltepunkt Parkowo für den Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden. Eine Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen findet in Parkowo nicht statt.

Direktionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Erfurt-Weimar belegene Haltepunkt Hopfgarten i. Thür. ist für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Die Abfertigungsbefugnisse des an der Bahnstrecke Fulda-Tann belegenen Haltepunktes Milseburg sind auf den Eilgut- und Frachtstückgut-Verkehr sowie die Beförderung einzelner Stücke Kleinvieh erweitert worden.

Direktionsbezirk Hannover. Der an der Strecke Osnabrück-Rheine zwischen Hörstel und Püsselbüren gelegene bisherige Personen-Haltepunkt Esch ist zu einer Haltestelle mit Personen- und Güterverkehr in Wagenladungen ausgebaut worden. Dieselbe führt fortan die Bezeichnung „Esch (Westfalen)“, um eine Verwechselung mit der gleichnamigen Station Esch der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn zu vermeiden.

Jüdewein - Oppurg.

In Nr. 95 des „Reichsanzeigers“ wird die Konzessionsurkunde vom 4. April d. J., betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preussische Staatsgebiet entfallenden Strecke einer Eisenbahn von Jüdewein nach Oppurg durch die Saaleisenbahn-Gesellschaft veröffentlicht.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die Generalversammlung hat den Abschluss für 1893 einstimmig genehmigt und die Dividende auf 5 % festgesetzt.

Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893 zusammen 598 869 Personen (gegen 570 725 Personen im Vorjahre) und 1 532 133 (1 409 711) t Güter befördert. Vereinnahmt wurden: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 274 173 (259 916) ℳ, aus dem Güterverkehr 1 553 347 (1 454 346) ℳ, aus sonstigen Quellen 656,706 (636 043) ℳ, zusammen 2 484 226 (2 350 305) ℳ. Nach der Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen überhaupt 2 510 051 (2 381 438) ℳ, die Ausgaben 924 605 (949 657) ℳ, es verbleibt somit ein Ueberschuss von 1 585 446 (1 431 781) ℳ. Davon fliessen: in den Erneuerungsfonds I 228 804 (221 597) ℳ, in den Erneuerungsfonds II 50 000 (30 000) ℳ und in den Reservefonds I 24 052 (23 521) ℳ. Der verbleibende Reingewinn von 1 282 590 (1 156 661) ℳ wird wie folgt verwendet: Ausstattung des Reservefonds II 62 838 (56 276) ℳ, Eisenbahnsteuer 34 737 (29 211) ℳ, 4,75 % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien 285 000 (4,5 % = 270 000) ℳ, 4,75 % Dividende auf die Stammaktien 855 000 (4,25 % = 765 000) ℳ, persönliche Gewinnantheile 11 400 (10 350) ℳ und Vortrag auf neue Rechnung 33 616 (25 824) ℳ.

Am Schlusse des Berichtsjahres betrug der Bestand des Erneuerungsfond I 1 372 911 (+ 173 874) ℳ, des Erneuerungsfonds II 169 417 (+ 40 916) ℳ, des Reservefonds I 251 034 ℳ und des Reservefonds II 580 445 ℳ.

Mit dem zum Bau einer Sekundärbahn von Ahaus nach Enschede bestehenden Komitee in Enschede sind seitens der Direktion bezüglich der Uebernahme des Betriebes auf dieser Strecke Verhandlungen geführt. Das seitens der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn gemachte Anerbieten, den Betrieb zunächst auf 1 Jahr gegen Erstattung der Selbstkosten zu führen, wodurch eine Grundlage für einen Vertrag auf längere Jahre gewonnen wäre, hat jedoch keine Annahme gefunden. Die Arbeiten zu dem Dortmund-Emskanal in der Nähe der Stadt Dortmund, insbesondere in der Nähe des Kohlenbahnhofes Eving, werden voraussichtlich im Laufe dieses Jahres beginnen. Die Direktion der Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahn hat deshalb zum Anschluss ihrer Geleise an den Kanal bezw. den Hafen in Dortmund der Aufsichtsbehörde ein Projekt zur Genehmigung eingereicht, dessen Ausführung bis zur Fertigstellung des Kanals in Aussicht genommen ist.

Aus Frankreich.

Dynamitbeförderung.

Die Verkehrsordnung für Dynamit vom 10. Januar 1879 bestimmt, dass die Verpackung auf allen Seiten in leicht leslaren Buchstaben die Worte: „Dynamite, matière explosible" (Dynamit, Sprengstoff) tragen muss. Die Französische Sprengstoffgesellschaft hat nun dem Minister der öffentlichen Arbeiten berichtet, dass die am 1. April d. J. in Deutschland in Kraft getretenen neuen Bestimmungen für Deutschland und besonders für Elsass-Lothringen vorschreiben, dass jeder Kasten mit Dynamit ausländischen Ursprungs mit den bezüglichen Anschriften in Deutscher Sprache (lateinische Schrift) versehen sein muss. Wenn die Kasten zugleich mit den in Deutschland und Frankreich geforderten Anschriften versehen werden, so würden die Sendungen so auffällig werden, dass daraus leicht Schwierigkeiten entstehen können; die genannte Gesellschaft hat deshalb beim Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, dass sie sich bei den nach Deutschland bestimmten Dynamitsendungen lediglich auf die Deutsche Anschrift beschränken kann. Der Minister hat durch Rundschreiben vom 27. März d. J. die Eisenbahnverwaltungen benachrichtigt, dass in Anbetracht der Dringlichkeit der Angelegenheit diese Erleichterung bei allen nach Deutschland bestimmten Dynamitsendungen eintreten kann, weil diese Sendungen nicht lange in Frankreich bleiben und die Eisenbahnen sowohl durch die Erklärungen der Fabrik als auch durch die hinterlegte Bürgschaft von der Art der Sendung in Kenntniss gesetzt werden. Ueberdies ist die Deutsche Anschrift „Dynamit" der Französischen „Dynamite" so ähnlich, dass kein Zweifel obwalten kann, während jedermann weiss, dass Dynamit ein Sprengstoff ist, sodass die Angabe „matière explosible" fortfallen kann. Dieses Zugeständniss gilt nur vorläufig und wird erst nach Einholung des Einverständnisses der Minister des Krieges und der Finanzen endgültig.

Beförderung von Benzinproben.

Der Finanzminister hat im Interesse des Handels mit denaturirtem Alkohol verlangt, dass die von den Beamten der indirekten Steuern an das Laboratorium der Generaldirektion gesandten Benzinproben entgegen dem Art. 8, § 2 der Verkehrsordnung für feuergefährliche Gegenstände vom 9. Januar 1888 zur Eilgutbeförderung als Postpackete zugelassen werden. Nach Prüfung der Frage durch die Aufsichtsabtheilung des technischen Betriebseisenbahnrathes hat der Minister in einem am 5. April d. J. an die Eisenbahnverwaltungen gerichteten Rundschreiben bestimmt, dass diese Sendungen zur Eilgutbeförderung unter folgenden Bedingungen zugelassen werden: Jede Benzinprobe ist in eine kleine luftdicht verschlossene Glasflasche von etwa 10 Centiliter Inhalt zu verschliessen und diese Flasche in einen mit Sägespänen oder einem anderen aufsaugenden Stoff derart gefüllten kleinen Holz- oder Metallkasten zu stellen, dass beim Zerbrechen der Flasche jedes Entweichen der Flüssigkeit verhindert wird. Auf dem Kasten ist eine leicht sichtbare Aufschrift: „Indirekte Steuern. Benzinprobe" anzubringen; jede Sendung darf nur aus einer Probe bestehen.

Beförderung von flüssiger Kohlensäure.

An das Ministerium der öffentlichen Arbeiten sind zahlreiche Beschwerden über die Bedingungen, welche der Ministerialerlass vom 9. Januar 1888 für die Eisenbahnbeförderung von flüssiger Kohlensäure festsetzt, gelangt; dieser Erlass reiht die genannnte Säure in die ertste Klasse der leicht entzündlichen oder Sprengstoffe ein und bestimmt besonders, dass sie nur in Eisen- oder Stahlbehältern befördert werden darf, die vor längstens 2 Jahren unter einem Druck von 250 Atmosphären amtlich geprüft sind und dass diese Behälter sicher in Kästen und auf solche Weise verpackt werden, dass die amtlichen Prüfungsstempel leicht entdeckt werden können. Die Beschwerdeführer bemerken, dass diese Bedingungen übertrieben sind, und um die Beförderung von flüssiger Kohlensäure, deren Verwendung sich ständig zu verallgemeinern strebt, zu erleichtern, beantragen sie, dass diese Säure aus der ersten Gruppe der leicht entzündlichen oder Sprengstoffe ausgeschieden, dass ferner die Verpackung der Behälter in Kästen sowie dass die 2jährige amtliche Prüfung der Behälter nachgelassen wird.

Die Frage wurde von den verschiedenen Aufsichtsstellen geprüft und die Ergebnisse wurden dem Centralausschuss für Dampfmaschinen und dann dem technischen Betriebseisenbahnrath zur Begutachtung überwiesen. In Anbetracht der Dringlichkeit des Gegenstandes wurde indessen bis zur Erstattung dieser Gutachten durch Ministerialerlass vom 10. Juni 1892 der § 17 des Art. 3 des Ministerialerlasses vom 9. Januar 1888 für alle Sendungen von flüssiger Kohlensäure ohne Unterschied der Herkunft aufgehoben. Heute ist die Untersuchung der Angelegenheit beendet und es hat sich ergeben, dass Kohlensäure im Gewichte von 0,75 kg für 1 l, die im Auslande zur Eisenbahnbeförderung zugelassen ist und nach dem Antrage des technischen Betriebseisenbahnrathes auch in Frankreich allgemein zugelassen werden sollte, bei den in Frankreich zu erwartenden Wärmegrenzen sehr hohen Druck erreichen kann, dass dieser Druck sich sehr schnell derart steigert, dass das Gewicht von 0,75 kg für 1 l überschritten wird und dass erfahrungmässig die Flaschen mit flüssiger Kohlensäure unter den Bedingungen, wie sie von der Fabrik geliefert werden, zu Sprengungen mit grosser Zerstörungskraft Veranlassung geben können. Infolge dessen hat der Minister entschieden, dass flüssige Kohlensäure in der ersten Klasse der leicht entzündlichen oder Sprengstoffe verbleibe und dass ihre Beförderung unter folgenden Bedingungen zu erfolgen hat:

1. Diese Säure muss von jedem Luftrückstand frei sein. 2. Sie muss in Behälter aus Schmiedeeisen oder weichem Stahl verschlossen sein. 3. Diese Behälter sind zuvor auf Kosten des Verfrachters einer amtlichen Prüfung zu unterwerfen, welche darzuthun hat, dass sie ohne Lecken und dauernde Formveränderungen einen Druck von 250 kg auf den Geviertcentimeter aushalten; diese Prüfung ist alle 3 Jahre zu erneuern. 4. Die Behälter haben eine amtliche, an leicht sichtbarer Stelle angebrachte Marke zu tragen, welche das Gewicht des leeren Behälters mit allem Zubehör, die Belastung in Kilogramm, welche er tragen kann und die auf 1 kg Flüssigkeit für 1,34 l Rauminhalt zu beschränken ist, endlich den Tag der letzten Prüfung angeben muss; diese Angaben müssen von dem Beamten, der die Prüfung vorgenommen hat, eingestempelt werden. 5. Die Klappen und Hähne müssen durch Kappen oder Deckel von gleichem Metall wie die Behälter geschützt, auf letztere aufgeschraubt werden und die gleiche von dem Prüfungsbeamten eingestempelte Nummer tragen. 6. Wenn sie unverpackt verladen werden, müssen die Behälter weiss gestrichen und ausserdem derart angefertigt sein, dass sie nicht rollen können, oder nöthigenfalls mit einer äusseren Bekleidung, die diesen Zweck erfüllt, versehen sein. 7. Sie dürfen keinenfalls geworfen und weder den Sonnenstrahlen noch der Hitze von Feuer ausgesetzt werden. 8. Ihre Beförderung darf nur in geschlossenen Wagen mit vollen Wänden erfolgen. Bei ganzen Wagenladungen ist keine Verpackung in Kästen oder andere Umhüllungen erforderlich, dagegen müssen Stückgutsendungen gemäss Art. 3 des Ministerialerlasses vom 9. Januar 1888 in Kästen verpackt sein Da sich diese Bestimmungen auf die Wärme des Mutterlandes gründen, so werden für Algerien und die überseeischen Länder nöthigenfalls besondere Maassnahmen getroffen werden.

Andererseits hat aber der technische Eisenbahn-Betriebsrath den Wunsch ausgesprochen, dass, trotzdem flüssige Kohlensäure in der ersten Klasse der leicht entzündlichen Gegenstände verbleibt, die Eisenbahnen die Mittel prüfen möchten, um den Absatz dieses zu vielseitiger nützlicher Verwendung berufenen Erzeugnisses zu fördern. Die Verfertiger verlangen, da das Gewicht der Metallhülle im Verhältniss zu der beförderten Waare ausserordentlich bedeutend ist, 1. dass die Beförderung der vollen Behälter ohne die 50 % Tariferhöhung, welcher die feuergefährlichen Gegenstände der ersten Gruppe unterliegen, erfolgt; 2. dass die Rückkehr der leeren Behälter wenn nicht unentgeltlich, so doch unter möglichst günstigen Bedingungen stattfinde. In dem Rundschreiben vom 6. April d. J., in welchem der Minister der öffentlichen Arbeiten diesen Erlass zur Kenntniss der Eisenbahnverwaltungen bringt, fordert er sie zugleich auf, ihm möglichst bald zu berichten, in welchem Maasse sie diesen Wünschen der Betheiligten entgegenkommen würden.

Durchgehende Bremsen.

Durch Ministerialerlass vom 12. April 1880 sind die Eisenbahngesellschaften aufgefordert worden, der Aufsichtsbehörde halbjährlich eingehende Nachrichten über die Verwendung durchgehender Bremsen zu liefern. Diese Nachrichten hatten ursprünglich zum Zweck, die Bedingungen zu bestimmen, welche von neuen Vorrichtungen zu fordern sind, und mussten daher so genau und so vollständig wie möglich sein. Heute sind die durchgehenden Bremsen in die allgemeine Verwendung eingetreten und zeigen bezüglich des Baues, der Unterhaltung und Verwendung, wie andere zum Wirken der Fahrbetriebsmittel gehörige Theile, nur noch Vervollkommnungen im einzelnen. Es erscheint daher nicht mehr angemessen, halbjährlich eine so eingehende Statistik, die von den betheiligten Dienststellen eine ziemlich lange Arbeit fordert, zu verlangen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher durch Erlass vom 10. April d. J. nach einem Gutachten des technischen Betriebs-Eisenbahnrathes bestimmt, dass die Berichte über die Verwendung durchgehender Bremsen wie die Uebersichten über die Sicherheitsmaassnahmen nur noch alljährlich nach einem vereinfachten Muster vorgelegt werden.

Einziehung Italienischer Scheidemünzen.

Durch Verordnung vom 24. März d. J. ist das am 15. November 1893 zwischen Frankreich, Belgien, Griechenland, Italien und der Schweiz vereinbarte Münzabkommen in Kraft gesetzt. Nach den Art. 1, 2 und 3 dieses Abkommens sollen die gegenwärtig im Umlauf befindlichen Italienischen Scheidemünzen eingezogen und in Frankreich vom 25. Juli d. J. ab, in Algerien vom 25. August d. J. ab von den öffentlichen Kassen nicht mehr angenommen werden. Die fraglichen Münzen sind 2 Frcs.-, 1 Frcs.-, 50 Cts.- und 20 Cts.-Stücke, welche 1863 und später mit dem Bildniss von Viktor Emanuel und Humbert I. geprägt sind. Der Finanzminister hat die staatlichen Kassenbeamten angewiesen, die eingehenden Italienischen Scheidemünzen nicht mehr in Verkehr zu setzen; wegen der beschränkten Frist für die Einziehung hält er es aber für wünschenswerth, dass die Eisenbahnen, die wegen des bedeutenden Baarverkehrs an ihren Schaltern selbst ein bedeutendes Interesse an der Einziehung haben, die staatlichen Kassenbeamten unterstützen und die eingehenden Italienischen Scheidemünzen zum Umtausch an die staatlichen Kassen abführen. Die Minister der öffentlichen Arbeiten hat diese Verhältnisse durch Rundschreiben vom 6. April d. J. zur Kenntniss der Eisenbahnverwaltungen gebracht und sie zugleich aufgefordert, ihm die Anzahl der in den Bahnhöfen auszuhängenden bezüglichen Bekanntmachungen mitzutheilen.

Von der Balkan-Halbinsel.

Türkei.

Von der Eisenbahn Salonik-Monastir ist die Theilstrecke Salonik-Vertecop, die bereits im Dezember 1893 eröffnet wurde, kürzlich von einem technischen Ausschuss geprüft, dem Bedingnissheft gemäss befunden und vorläufig abgenommen worden. Die Arbeiten jenseits Vertecop sind auf 20 km fast vollendet; zwei grosse Thalbrücken und eine kleinere, sowie 13 grössere und kleinere Tunnel sind auf dieser Strecke ausgeführt worden. Die Schienen sind bis zum Strowasee, also über die Grenze der Provinz Salonik hinaus gelegt und man erwartet, dass die Lokomotive im Mai d. J. bis Monastir verkehren kann.

Nach der Zeitschrift „La voie ferrée“ hat die Deutsche Bank versucht, die Schuldverschreibungen dieser Bahn zum Preise von 305 Frcs. für das Stück an der Pariser Börse einzuführen, auch die Zulassung zur amtlichen Notirung in Paris beantragt. Letzteres ist von den Ministern der Finanzen und des Handels abgelehnt worden. Die genannte Zeitschrift bekämpft die Einführung der Papiere in Paris namentlich mit dem Hinweis, dass das Unternehmen ein ausschliesslich Deutsches sei und dass die Papiere in Berlin zum Preise von 290 Frcs. für das Stück ausgegeben seien.

Nach einer im Auftrage der Belgischen Gesellschaft der vereinigten Eisenbahnen ausgeführten Untersuchung der Strassenbahnen von Salonik besteht das Geleise aus Stahlschienen von 40 kg; die Wagen sind von der Metallurgischen und der Französisch-Belgischen Gesellschaft gebaut; die Ställe und Wagenschuppen sind gut eingerichtet. Die Einnahmen betrugen für die erste Linie (4 km) vom 8. Mai bis 1. Dezember 1893 116 504,56 Frcs., die Ausgaben 54 656,34 Frcs. und der Ueberschuss 61 848,22 Frcs. Die zweite Linie ist am 1. Dezember 1893 eröffnet worden, so dass sich jetzt das ganze Netz im Betriebe befindet und 12 km umfasst. Die Strassenbahngesellschaft hat den Ueberschuss für 1894 auf wenigstens 150 000 Frcs. veranschlagt, während die Verzinsung und Tilgung der ausgegebenen Schuldverschreibungen nur 81 000 Frcs. beansprucht.

Die Strassenbahnen von Konstantinopel hatten 1893 eine Betriebseinnahme von 6 080 922 Piaster (gegen 6 472 588 P. in 1892); der Rückgang wurde einerseits durch die im ersten Halbjahre infolge der Schneemassen erforderliche lange Betriebseinstellung und andererseits durch die im zweiten Halbjahre ausgebrochene Cholera veranlasst. Der Reinertrag belief sich auf 937 897 P. (gegen 1 064 786 P. in 1892); davon flossen 43 630 P. in die satzungsmässigen Rücklagen, 188 642 P. wurden zu Abschreibungen verwendet und 705 625 P. den Antheilhabern gutgebracht. Die Ausdehnung des Netzes beträgt 21,2 km und der Pferdebestand (Ende 1893) 565 Stück.

Bulgarien.

Der Streitfall zwischen der Bulgarischen Regierung einerseits und der Pforte sowie der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen andererseits bezüglich der Strecke Bellowa-Sarembey (vergl. Nr. 19 S. 168 d. Ztg.) ist Anfangs März dieses Jahres unter allseitigem Einverständniss in der Weise beigelegt, dass der Bulgarischen Regierung die Betriebsführung auf der Strecke Bellowa-Sarembey (10 km) überlassen wurde, während der Bahnhof Sarembey selbst als Uebergangsstation in der Verwaltung der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen bleibt. Die Betriebseinnahmen erhält die eben genannte Gesellschaft, sie hat aber der Bulgarischen Regierung die Betriebskosten mit 6 Cts. für 1 Achskm, mindestens jedoch mit 3 800 Frcs. jährlich für 1 km Betriebslänge zu vergüten; ausserdem hat die Bulgarische Regierung für die Unterhaltung der Bahn 1 200 Frcs. für 1 km von der Gesellschaft zu beanspruchen. Die für Betrieb und Unterhaltung zu zahlende Entschädigung beträgt daher jährlich mindestens 5 000 Frcs. für 1 km oder 50 000 Frcs. für die ganze Strecke. Die Uebergabe der Strecke an die Bulgarische Regierung hat am 17. März d. J. stattgefunden.

Gleichzeitig ist auch ein Uebereinkommen bezüglich der bereits im August 1888 von der Bulgarischen Regierung in Besitz genommenen Strecke Vakarel-Bellowa (46 km) erzielt worden. Danach behält die Bulgarische Regierung den Betrieb dieser Strecke und zahlt für die Zeit vom August 1888 bis 13. März d. J. (Beginn des Türkischen Finanzjahres), also für $5\frac{1}{2}$ Jahre jährlich 1 500 Frcs. für 1 km, im ganzen 379 500 Francs, und zwar innerhalb 3 Monaten nach Bestätigung des Vergleichs; $\frac{1}{3}$ von dieser Summe sowie von der künftigen Entschädigung erhält die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. Für die Folge hat die Bulgarische Regierung bis zum Ablauf des auf 10 Jahre abgeschlossenen Vergleichs jährlich 2 250 Frcs. für 1 km zu zahlen.

Bei der am 6. d. Mts. geschlossenen Versammlung der am Orientverkehr betheiligten Bahnen hatte die Bulgarische Verwaltung den Antrag auf Erhöhung der Vertragstarife bezüglich der Bulgarischen Strecke beantragt. Die Vertreter der Türkischen und Serbischen Bahnen widersprachen diesem Antrage mit der Begründung, dass sie bei Annahme des Antrags gezwungen wären, die gleichen Tarifbedingungen zu beanspruchen; für die ganze Linie Konstantinopel-Belgrad erwüchse aber daraus eine solche Höhe der Tarife, dass die Verfrachter von Benutzung dieser Linie abgeschreckt würden. Da die Bulgarischen Vertreter gleichwohl bei ihrer Absicht beharrten, so wurde beschlossen, nöthigenfalls vom 1. Juli d. J. ab die Bulgarischen Tarife zu kündigen. Die Angelegenheit wird gegenwärtig auf diplomatischem Wege weiter verhandelt.

Rumänien.

Die Rumänischen Eisenbahnen hatten Ende 1892 eine Länge von 2 557 km, und zwar 1 881 km vollspurige Hauptbahnen, 556 km vollspurige Nebenbahnen, 23 km Breitspurbahnen, 32 km Schmalspurbahnen und 65 km der noch nicht an das übrige Netz angeschlossenen Linie Cernavoda-Konstantza.

Während der beiden letzten Jahre sind in Rumänien die Vorarbeiten für folgende Linien angefertigt worden: 1. Crajowa-Rosiori-Bukarest (200 km), Kostenanschlag 43 000 000 Francs; 2. Tergovistea-Ploesti-Slobozia (160 km), 24 000 000 Frcs.; 3. Faurei-Tecuciu (95 km), 14 250 000 Frcs.; 4. Bukarest-Oltenitza (65 km), 9 750 000 Frcs.; 4. Ramnicul Valcea-Calimanesti-Calinesti (60 km), 26 500 000 Frcs.; 5. Calimanesti-Curtea de Arges (40 km), 28 000 000 Frcs.; endlich 6. Dorohoï-Nowoselitza (30 km), 4 500 000 Frcs.; im ganzen 650 km, die auf 150 000 000 Frcs. veranschlagt sind.

Griechenland.

Die Griechische Regierung hat die s. Zt. einer Englischen Gesellschaft ertheilte Baukonzession für die Eisenbahn Piräus-Larissa wegen Nichterfüllung der Konzessionsbedingungen für verfallen erklärt und die hinterlegte Bürgschaftssumme von 2 000 000 Drachmen eingezogen. Die ausgeführten Arbeiten werden konzessionsmässig Eigenthum des Staates.

Urtheile.

v. O. Negatorienklage des Anliegers eines Privatflusses gegen den Eisenbahnunternehmer wegen Schädigungen infolge der durch Anlage eines Eisenbahndammes veränderten Wasserabflussverhältnisse. Aus den Entscheidungsgründen: „Gegenüber demjenigen, der durch Störung des Laufes eines fliessenden Privatgewässers das Grundstück eines anderen schädigt, ist die Negatorienklage begründet. Hiernach erscheint Kläger an sich berechtigt, Ersatz des Schadens zu fordern, welcher ihm durch die Verhegerung seiner Wiesen entstanden ist. Auch konnte es nicht gemissbilligt werden, dass Kläger auf den Ersatz dieses Schadens den Beklagten belangt hat. Ist auch der letztere nicht selbst der Erbauer der Zittau-Görlitzer Eisenbahn und somit nicht der eigentliche Urheber der den Kläger beeinträchtigenden Anlage, so hat er doch nicht allein bei Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der Bahn alle Verpflichtungen des ursprünglichen Unternehmers übernommen, sondern er ist auch nunmehr der Eigenthümer der Bahn und hat als solcher den für den Kläger mit Störungen verbundenen Zustand derselben jedenfalls insoweit zu vertreten, als solcher von ihm während seiner Besitz-

zeit beibehalten worden ist. Ebenso wenig erscheinen etwa sonst besondere Umstände angezeigt, es habe vorliegend der im § 321 B. G.-B's. der Freiheit des Eigenthums an sich gewährleistete Rechtsschutz auch nicht insoweit zur Geltung zu gelangen, als an dieser Gesetzestelle dem benachtheiligten Eigenthümer ein Schadensersatzanspruch zugestanden wird. So konnte zunächst rechtliches Gewicht nicht darauf gelegt werden, dass die Zittau-Görlitzer Eisenbahn, soweit von ihr Sächsisches Gebiet berührt wird, mit Genehmigung der Staatsregierung erbaut worden ist. In der Ertheilung der Genehmigung lag zwar zugleich die Anordnung der Staatsgewalt, dass sich die benachbarten Grundstücksbesitzer alle diejenigen, sie benachtheiligenden Einwirkungen auf ihre Grundstücke gefallen lassen müssten, welche die Ausführung des Eisenbahnunternehmens für sie nach sich ziehen würde. Hieraus folgt indess an sich nur soviel, dass dem Eigenthümer eines von einer Eisenbahnanlage ungünstig beeinflussten Grundstücks nicht ein im Civilrechtswege verfolgbarer Anspruch darauf zustehen kann, dass die Anlage, soweit sie ihn beeinträchtigt, wieder beseitigt werde. Dagegen liegt, hiervon abgesehen, kein Grund vor, das Rechtsverhältniss zwischen dem Erbauer bezl. Besitzer einer Eisenbahn und den angrenzenden Grundeigenthümern anders als nach den einschlagenden privatrechtlichen Grundsätzen zu beurtheilen. Nach Absicht des Gesetzgebers soll aber im allgemeinen, d. h. soweit nicht das öffentliche Interesse unbedingt eine Abweichung erheischt, der Eisenbahnunternehmer den benachbarten Grundeigenthümern gegenüber nicht anders, wie jeder Privatmann gestellt sein. Hieraus erhellt, dass der erstere namentlich im ordentlichen Rechtswege zum Ersatze des Schadens angehalten werden kann, welcher durch die ihm gehörige Eisenbahnanlage den angrenzenden Grundstücken zugefügt wird. Denn nicht allein erscheinen hierunter an sich die zur Begründung einer Negatorienklage erforderlichen Bedingungen gegeben, sondern es wird auch, soweit es sich um eine Schadenregulirung handelt, das öffentliche Interesse in keiner Weise berührt . . . ." (Erk. des V. Senats des Kgl. Sächsischen Ober-Landesgerichts Dresden vom 5. Januar 1893; s. Lamm, Annal. Bd. XIV S. 146ff.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird die eingeleisige, normalspurige Bahnstrecke Gernsbach - Weisenbach dem allgemeinen Verkehr übergeben werden. Der Betrieb erfolgt nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands.

An der neuen Linie liegen folgende Stationen:

Scheuern (nur für den Personenverkehr),

Obertsroth (für Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Wagenladungsverkehr),

Hilpertsau (für Personen-, Gepäck-, Expressgut- und gesammten Güterverkehr),

Reichenthalerstrasse (für Personen-, Gepäck-, Expressgut und Wagenladungsverkehr),

Weisenbach (für den gesammten Verkehr).

Der Wagenladungsverkehr der Station Obertsroth, Hilpertsau und Reichenthalerstrasse kann jedoch erst später eröffnet werden.

Karlsruhe, 28. April 1894. (1009)
Generaldirektion.

2. Güterverkehr.

Eröffnung des Personen-Haltepunktes Parkowo für den Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr. Am 1. Mai 1894 wird der Personen-Haltepunkt Parkowo für den Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet. Eine Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen findet in Parkowo nicht statt. Der Frachtberechnung werden im Binnenverkehr die Entfernungen des Kilometerzeigers und im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die Entfernungen von Rogasen bezw. Obornik unter Zuschlag von 7 bezw. 9 km zu Grunde gelegt.

Bromberg, den 28. April 1894. (1010)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigs - Eisenbahn. Die in dem vom 1. April d. J. gültigen Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I Abschnitt B. I. C. § 35 enthaltenen Bestimmungen über die Beförderung der Begleiter von Bienen, Brieftauben, lebenden Fischen und Fischbrut, sowie die in Abschnitt C. I. enthaltenen Festsetzungen über Verkaufspreis und Gebühren für internationale Frachtbriefe ersetzen am 1. Mai die entsprechenden Bestimmungen in unseren sämmtlichen Deutschen Gütertarifen.

Mainz, den 28. April 1894. (1011)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Berlin. Mit dem 1. Mai 1894 gelangt ein Nachtrag II zum Staatsbahn-Gütertarif Köln (rechtsrh.)-Berlin zur Ausgabe. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Haupttarif.

Die abweichenden „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ hinsichtlich der Berechnung der Lieferfrist im Verkehr mit Berlin, Centralmarkthalle, haben die Genehmigung der Aufsichtsbehörde gefunden.

Druckexemplare des Nachtrages werden an Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 26. April 1894. (1012MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckarbahn - Pfälzischer Güterverkehr. Zum Main-Neckarbahn - Pfälzischen Gütertarif tritt am 1. Mai d. J. der Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, sowie die Einbeziehung der diesseitigen Station „Darmstadt-Fabrikviertel“ und der Station „Ludwigshafen-Giuliniwerk“ der Pfälzischen Eisenbahnen.

Näheres bei den Güterabfertigungen, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.

Darmstadt, den 27. April 1894. (1013)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Vom 1. k. Mts. ab werden die Frachtsätze des Westdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifs für Baumwolle, rohe, zwischen Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk) und Elsässischen Stationen (ausgenommen Alt-Münsterol und Basel), sowie den Pfälzischen Stationen Kaiserslautern (Haupt- und Westbahnhof), Lampertsmühle-Otterbach, St. Ingbert, Speyer je um 13 ₰, der Pfälzischen Station Lambrecht i. d. Pf. um 10 ₰ ermässigt.

Hannover, den 27. April 1894. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Belgischer Verkehr. Am 1. Mai d. J. tritt in dem vorbezeichneten Verkehre der neue Theil II, enthaltend Frachtsätze für die direkte Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen, in Kraft.

Hierdurch wird der Bayerisch - Belgische Fahrzeugtarif vom 15. Mai 1883 aufgehoben.

Mit Einführung des neuen Theils II, welcher auch direkte Frachtsätze für lebende Thiere enthält, sind für Eisenbahnfahrzeuge ausser Frachtermässigungen auch einige unbedeutende Erhöhungen verbunden.

Letztere treten jedoch erst am 15. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 28. April 1894. (1015)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Gleichzeitig mit dem am 1. Mai d. J. zur Einführung kommenden Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen in den Belgisch - Deutschen Eisenbahnverbänden tritt mit Gültigkeit von dem genannten Tage ab ein neuer Tarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Altona, Berlin, Bromberg, Erfurt, Hannover und Magdeburg einerseits und Stationen der Belgischen Staatseisenbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Nordbahn, der Chimaybahn, der Bahn von Malines nach Terneuzen, der Bahn von Termonde nach St. Nicolas und der Westflandrischen Eisenbahn andererseits“ in Kraft.

Durch diesen Tarif werden die Hefte II und III des Tarifs für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Nord Belgebahn, der Chimaybahn, der Malines-Terneuzener Bahn und der Westflandrischen Bahnen einerseits und Deutschen Stationen andererseits vom 15. Juni 1883 nebst den dazu gehörigen Nachträgen aufgehoben.

Soweit durch den neuen Tarif direkte Frachtsätze ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen, bezw. die neuen Sätze Frachterhöhungen einschliessen, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die be-

treffenden Güter - Abfertigungsstellen, sowie das diesseitige Tarifbüreau.

Köln, den 25. April 1894. (1016)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Zum Gütertarif für den **Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch) - Magdeburg** tritt am 1. Mai d. J. der 15. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen **Deensen-Arholzen, Eutritzsch, Miesterhorst, Querum und Wenden** sowie ermässigte Entfernungen für die Stationen Meine, Beetzendorf, Brunau-Packebusch, Buchhorst, Callehne, Clötze, Cunrau, Dambeck, Fallersleben, Gardelegen, Gifhorn, Gr.-Möhringen, Jävenitz, Isenbüttel, Kuhfelde, Kusey, Lübbow, Lüchow, Mieste, Oebisfelde, Pretzier i. Altm., Rätzlingen, Rötgesbüttel, Salzwedel, Siedenlangenbeck, Triangel, Vinzelberg, Vorsfelde und Wustrow des Direktionsbezirks Magdeburg.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 28. April 1894. (1017)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahn - Verkehr Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.). Am 1. Mai d. J. wird Nachtrag XI zum Gütertarif für den vorgenannten Verkehr eingeführt. Er enthält ausser einigen sonstigen Aenderungen und Ergänzungen anderweite und neue Entfernungen für die Stationen Bleidenstadt, Chausseehaus, Hahn-Wehen, Hohenstein in Nassau, Kettenbach, Langenschwalbach, Michelbach in Nassau und Rückershausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., theilweise andere Entfernungen für die Stationen der Strecke Balduinstein-Albshausen und Diez - Zollhaus des Direktionsbezirks Frankfurt a M., anderweite Entfernungen für Station Taben des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) sowie einen neuen Ausnahmetarif für gewisse Kalisalze und Kalk zum Düngen.

Der Nachtrag ist bei den Güter- und Eilgut-Abfertigungsstellen zu haben, die auch nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 25. April 1894. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. ab wird die Station „Ludwigshafen-Giuliniwerk" in den direkten Verkehr aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu ersehen.

Frankfurt a M., den 24. April 1894. (1019)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Die Zusatzbestimmung Ziff. 3 zu § 42 der Verkehrsordnung auf Seite 5 des Viehusw. Tarifs für den vorbezeichneten Verkehr wird dahin berichtigt, dass die dort vorgesehene Beschränkung der Auflieferung von Leichen mit Deutschem Frachtbrief nur auf den Verkehr zwischen den auf Russischem Gebiet einerseits und den auf Deutschem Gebiet andererseits gelegenen Stationen Anwendung findet.

Frankfurt a/M., den 24. April 1894. (1020)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Gleichzeitig mit dem am 1. Mai d. J. zur Einführung kommenden Tarif, Theil I, für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen in den Belgisch - Deutschen Eisenbahnverbänden tritt mit Gültigkeit von dem genannten Tage ab ein neuer Tarif, Theil II, enthaltend „Besondere Bestimmungen und Tarifsätze für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahnfahrzeugen für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechts- und linksrheinisch) einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen, der Grossen Belgischen Centralbahn, der Belgischen Nordbahn, der Chimaybahn, der Bahn von Malines nach Terneuzen, der Bahn von Termonde nach St. Nicolas und der Westflandrischen Eisenbahn andererseits" in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehr:
der Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Hannover einerseits und Stationen der Belgischen Staatseisenbahnen und mehrerer anderen Belgischen Bahnen andererseits, Hefte I, II und III vom 15. Oktober 1881 nebst den dazu gehörigen Nachträgen;
2. im Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr:
der Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Belgischen Staatsbahnen und mehreren anderen Belgischen Eisenbahnen andererseits vom 15. Oktober 1881 nebst den dazu gehörigen Nachträgen;
3. im Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge Verkehr:
der Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Grand Central Belge Bahn andererseits vom 15. Oktober 1881 nebst den dazu gehörigen Nachträgen.

Soweit durch den neuen Tarif direkte Frachtsätze ohne Ersatz zur Aufhebung gelangen bezw. die neuen Sätze Frachterhöhungen einschliessen, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und zu Köln (rechts- und linksrheinisch).

Köln, den 25. April 1894. (1021)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Westdeutscher Verbands - Güterverkehr. Zum 1. Mai d. J. wird die Station Ludwigshafen - Giuliniwerk mit den für Ludwigshafen a/Rh. gültigen Frachtsätzen in den direkten Verkehr aufgenommen.

Hannover, den 24. April 1894. (1022)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. kommen die Nachträge VIII zum gemeinschaftlichen Tarifhefte und zum Hefte 1, VII zu den Heften 2 und 3 und X zum Ausnahmetarife für Holz zur Einführung, enthaltend u. a. Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Bayerische und Rheinisch-Westfälische etc. Stationen, Ausnahmetarife für verschiedene Düngemittel, sowie sonstige Tarifergänzungen und Aenderungen. Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juni d. J. in Geltung.

Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Ferner wird am 1. Mai d. J. für Kalteneck-Dortmund Rh. ein Ausnahmesatz für Steine = 1,70 ℳ für 100 kg eingeführt.

Köln, den 25. April 1894. (1023)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Hannover. Am 1. Mai d. J. wird der Nachtrag XV zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr ausgegeben. Er enthält:

1. bereits im Verfügungswege durchgeführte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.
2. Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hohenstein in Nassau, Kettenbach, Michelbach in Nassau und Rückershausen, sowie abgeänderte Entfernungen für die benachbarten Stationen Bleidenstadt, Chausseehaus, Dotzheim, Hahn-Wehen, Langenschwalbach und Zollhaus des Direktionsbezirks Frankfurt a/M.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 24. April 1894. (1024)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zum Kilometerzeiger für den Lokal - Güterverkehr usw. vom 1. April 1888 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. der Nachtrag XVIII erschienen.

Er enthält eine Aenderung der Vorbemerkung 2, sowie anderweite Entfernungen für die Verkehrsstellen Böhla, Cossebaude, Dresden - Friedrichstadt, Naundorf b. Dresden und Weinböhla.

Abdrücke des Nachtrags können durch die Sächsischen Stationen bezogen werden.

Dresden, am 24. April 1894. (1025)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Mai d. J. tritt für den vorbezeichneten Verband der Tarifnachtrag 20 in Kraft, durch welchen u. a. die Entfernungen zwischen Station Seesen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und den an den Strecken Leiferde bei Gifhorn-Jävenitz, Isenbüttel-Meine und Triangel, Oebisfelde-Salzwedel-Lüchow bezw. Pretzier in Altm. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg gelegenen Stationen mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ausser Kraft gesetzt werden.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 25. April 1894. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr. Vom 1. Mai d. J. an wird die Station Ludwigshafen-Giuliniwerk der Pfälzischen Bahnen mit den für Ludwigshafen a/Rhein gültigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in den direkten Güterverkehr aufgenommen.

Dresden, den 25. April 1894. (1027)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält u. a. Einbeziehung der Güternebenstellen Wyk auf Föhr und Wittdün auf Amrum in den Tarif, anderweite Vorschriften für die Benutzung der Anschlussstelle der Berliner Centralmarkthalle am Bahnhof Alexanderplatz, sowie die seit dem 15. Januar d. J. zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und Düngekalk.

Die im obenbezeichneten Gütertarif und in den Nachträgen zu demselben enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gefunden.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 25. April 1894. (1028)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Breslau. Am 1. Mai d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft. Er enthält neben Ergänzungen, Aenderungen und Berichtigungen des Tarifs, neue zum Theil gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Frankfurt a/M., sowie Aenderungen der Ausnahmetarife.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Tarifnachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 25. April 1894. (1029)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Hannover. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Drebber des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) als Empfangsstation in den im Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarif für Seeschlick mit einem Ausnahmefrachtsatze von 4,96 *M.* für die Achse einbezogen.

Hannover, den 28. April 1894. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Altona-Bromberg. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält u. a. anderweite Vorschriften für die Benutzung der Anschlussstelle der Berliner Centralmarkthalle am Bahnhof Alexanderplatz, Einbeziehung der Güternebenstellen Wyk auf Föhr und Wittdün auf Amrum in den obenbezeichneten Tarif, die mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. zur Einführung gekommenen Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und Düngekalk, sowie sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Die in dem Haupttarife und den Nachträgen enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands haben die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gefunden.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 27. April 1894. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 1. Mai d. J. erscheint der Nachtrag VIII, welcher u. a. Frachtsätze für Eisenerz etc. von den Stationen Bremen (Hauptbahnhof und Freibezirk), Geisenheim, Harburg H., Ibbenbüren, Lübeck und Nienburg a. d. Saale, sowie theilweise ermässigte Eisenerz - Frachtsätze von Station Bannstein enthält.

Köln, den 27. April 1894. (1032)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Vom 5. Mai d. J. ab kommen für Mineralölrückstände in Wagenladungen von 10000 kg von der Station Godramstein der Pfälzischen Eisenbahnen nach den Stationen Aachen und Köln-Nippes a. Bhf. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) Ausnahmesätze in Höhe der Sätze des Spezialtarifs III zur Einführung.

Köln, den 26. April 1894. (1033)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Elberfeld - Magdeburg. Am 1. Mai d. J. wird zum Staatsbahn - Gütertarif Elberfeld - Magdeburg vom 1. August 1892 der Nachtrag IV ausgegeben.

Er enthält unter anderem Aenderungen der „Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung", welche von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden sind, sowie Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Immenhausen und Kraghammer des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, für die Stationen Deensen-Arholzen, Eutritzsch, Miesterhorst, Querum und Wenden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und Entfernungsabkürzungen für eine Reihe Stationen der beiden genannten Bezirke. Ferner sind in dem Nachtrag zwei neue Ausnahmetarife für Düngemittel, sowie Eisenfrachtsätze für die Stationen Bestwig-Nuttlar, Freienohl und Kraghammer und Ausnahmesätze für Giessereiroheisen der Station Eiserfeld enthalten.

Der Nachtrag kann zum Preise von 30 ₰ von den betheiligten Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 27. April 1894. (1034)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc.-Magdeburg. Am 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag 10 in Kraft, welcher u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften und Entfernungen, Ausnahmesätze für Eisen des Spezialtarifs II von Station Rath des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie eine besondere, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte Bestimmung zu § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 27. April 1894. (1035)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Elberfeld. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. ab wird Nachtrag VII zum Gütertarif für vorbezeichneten Verkehr eingeführt. Er enthält: Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen", Aenderung von Stationsnamen, Tarifentfernungen für die Stationen Hohenstein in Nassau, Kettenbach, Michelbach in Nassau und Rückershausen der Neubaustrecke Langenschwalbach - Zollhaus, Kürzung verschiedener Tarifentfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Strecke Langenschwalbach - Kastel - Hattenheim, Tarifentfernungen für die Station Kraghammer (Direktionsbezirk Elberfeld), Aenderung der Kilometerzuschläge im Verkehre mit den Stationen der Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn und Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife, u. a. je einen neuen Ausnahmetarif für gewisse Kalisalze und für Düngekalk. — Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 25. April 1894. (1036)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Von dem auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen anderseits anwendbaren gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 3 (für Lebensmittel in beschleunigter Fracht) ist mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. eine neue Auflage erschienen, welche von unserm Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden kann.

Durch die Neuauflage wird u. a. der Tarif auf einige weitere Schweizerische Eisenbahnverwaltungen ausgedehnt.

Karlsruhe, den 27. April 1894. (1037)
Generaldirektion.

Hannover - Oberhessischer Güterverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Haltestelle Esch (Westfalen) für den Güterverkehr in Wagenladungen in vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen.

Giessen, den 23. April 1894. (1038)
Grossh. Direktion
der Oberhessischen Eisenbahnen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Mai d. J. wird die Station Neustadt bei Stolpen der Sächsischen Staatsbahnen in die im Tarifhefte Nr. 2 enthaltenen Ausnahmetarife 12, 13 und 14 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II einbezogen.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 26. April 1894. (1039)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nachtrag I zum Heft 3 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Mai d. J. zur Einführung. Die Abgabe desselben erfolgt von den betheiligten Stationen kostenfrei. Der Nachtrag enthält die Einbeziehung der Station Ludwigshafen - Giuliniwerk in den direkten Verkehr und eine Bestimmung über die Abfertigung von Gütern in Wagen, welche wegen ihrer Grösse den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können.

Strassburg, den 23. April 1894. (1040)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag VIII zum Tarifhefte Nr. 1 in Kraft.

Dieser von den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen käuflich zu beziehende Nachtrag enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und des Ausnahmetarifes 5 für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren auch anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Stationen Cossebaude,

Dresden-Friedrichstadt und Naundorf bei Dresden der Sächsischen Staatsbahnen.

Dresden, den 25. April 1894. (1041)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. Mit dem 20. Juli a/St./1. August n. St. d. J. treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für a) Getreide und Hülsenfrüchte, b) Mühlenfabrikate, c) Kleie im Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr (Tarif vom 26. Februar / 10. März 1893) nebst Nachträgen ausser Kraft und finden von diesem Tage ab für die unter a und b genannten Artikel die Frachtsätze des Spezialtarifs I und für Kleie die Frachtsätze des Spezialtarifs II Anwendung.

Breslau, den 26. April 1894. (1042)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 15. Mai d. J. gelangen folgende Tarifnachträge zur Einführung:

a) Nachtrag IX zum Heft 1, enthaltend neue Frachtsätze des Klassentarifes, neue bezw. ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife für Getreide, Kleie, Holz, Thon, Blei, Zink, Schlacken, Eisenerze, Eisenvitriol, Schwefelkies, Bestimmungen über Aufnahme von Eisen des Spezialtarifs III in den Ausnahmetarif Nr. 37a sowie Aenderungen von Stationsnamen, endlich mit Gültigkeit vom 1. August d. J. Aufhebung der nur für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate gültigen ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1.

b) Nachtrag III zum Heft 2, enthaltend neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Klassentarifes und der Ausnahmetarife Nr. 1A Getreide, Nr. 1C Mehl, ferner neue Ausnahmesätze für Holz, Glassand, Kalk, Porzellanerde, Steinkohlen und Aenderungen von Stationsnamen, endlich mit Gültigkeit vom 1. August d. J. Aufhebung der nur für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate gültigen ermässigten Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1B.

c) Nachtrag I zum Heft 3, enthaltend neue Frachtsätze des Spezialtarifs III, ermässigte Ausnahmesätze für Flachs u. Steinsalz, sowie Aenderungen einzelner Frachtsätze des Haupttarifes, für Frachterhöhungen gültig ab 1. Juli d. J., endlich Aufhebung der Ausnahmetarife Nr. 1 Getreide etc. und Nr. 2 Kleie etc. Die Aufhebung der letzteren erfolgt am 1. August d. J.

Breslau, den 27. April 1894. (1043)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch - Oesterreichisch - Ungarischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Juni d. J. gelangen zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr die nachbezeichneten Nachträge zur Einführung:

zu Heft I Nachtrag IV
" " II " III und
" " III " V.

Alle drei Nachträge enthalten neue Frachtsätze für den bei Station Brzezinka des Direktionsbezirks Breslau gelegenen „Marthaschacht der Karlssegengrube". Durch die beiden erstgenannten Nachträge werden auch einige Stationen der Kaschau-Oderberger bezw. Ungarischen Staatseisenbahn in den Tarif neu einbezogen. Druckabzüge des Tarifs können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 28. April 1894. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hannover-Bayerischer Verbands-Gütertarif Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden Nachtrag 3 zu Heft 1 und Nachtrag X zu Heft 2 herausgegeben, enthaltend Einbeziehung Bayerischer Stationen, Aufnahme, Ergänzung und Aenderung von Ausnahmetarifen, sowie verschiedene sonstige Aenderungen und Ergänzungen. Die Nachträge sind auf den Verbandsstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Hannover, den 27. April 1894. (1045)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. (Einführung neuer Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz, Tariftheil IV, Heft 1 und 2; Aenderung des Einführungstermines.) Die in Nr. 7 vom 24. Januar 1894 sub I bezw. in Nr. 17 vom 28. Februar 1894 sub I dieses Blattes verlautbarten, vorstehend bezeichneten Tarife treten nicht am 1. Mai l. J., sondern, wie folgt, in Wirksamkeit:

a) Tariftheil IV, Heft 1, Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz im Verkehre mit Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linie) mit 1. Juni 1894;

b) Tariftheil IV, Heft 2, Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz im Verkehre mit Stationen der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft (Ungar. Linien) und der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen mit 1. Juli 1894.

Gleichzeitig mit diesen Ausnahmetarifen werden Anhänge zu denselben, enthaltend Kursdifferenzen, eingeführt.

Die gegenwärtig gültigen, korrespondirenden Ausnahmetarife, deren Aufhebung zum 1. Mai l. J. veröffentlicht wurde, bleiben bis zu den vorerwähnten Terminen (1. Juni bezw. 1. Juli 1894) noch in Kraft.

Exemplare der neuen Tarife sind zum Preise von je 1 Krone = 1 Frcs., Exemplare der Anhänge zum Preise von je 10 Hellern = 10 Cts. bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen erhältlich.

Wien, am 25. April 1894. (1046)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Tarif vom 1. Februar 1874. Um aufgetauchten Zweifeln zu begegnen, wird verlautbart, dass die auf Seite 2 des Nachtrages XI zu obbezeichnetem Tarife vorgesehene Frachtberechnung nach Tarifklasse B für „Felle, rohe" in Wagenladungen im Verkehre Wien-Marseille und Cette für beide Verkehrsrichtungen, also für den Verkehr zwischen Marseille und Cette einerseits und Wien (K. E. B.) andererseits rücksichtlich Genf transit-Wien (K. E. B.) und umgekehrt Geltung hat.

Wien, am 28. April 1894. (1047)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Schweizerisch - Oesterreichisch - Ungarischer Transitverkehr. Reexpeditions-Frachtsätze für Güter der Klassen A und B des Tarifes vom 1. Februar 1874. Die in Nr. 1 dieses Blattes vom 3. Januar 1894 mit Gültigkeit bis 30. April 1894 veröffentlichten Reexpeditions-Frachtsätze für Güter der Klassen A und B des in der Ueberschrift bezeichneten Verkehres zwischen Wien (K. E. B.) einerseits und Genf transit / Verrières transit andererseits bei Reexpedition in Buchs transit, Bregenz / Lindau transit und Romanshorn transit bleiben noch bis 31. Juli 1894 in Kraft.

Wien, am 27. April 1894. (1048)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Der mit dem 1. April cr. bei der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg eingeführte Theil II des Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs hat auch für den diesseitigen Lokalverkehr Gültigkeit.

Danzig, den 25. April 1894. (1049J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Königlich Preussische Staatsbahnen. Eisenbahn - Direktionsbezirk Erfurt. Unter Bezugnahme auf unsere in Nr. 25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erschienene Veröffentlichung vom 26. März d. J., betreffend die Einführung eines Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil II für den Verkehr von den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt wird hierdurch bekannt gemacht, dass die in diesem Tarif enthaltenen Besonderen Bestimmungen die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde seiner Zeit erhalten haben.

Erfurt, den 25. April 1894. (1050MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 25. April 1894 abgehaltenen 36. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass der statutengemäss am 1. Juli 1894 fällige Dividendenkupon Nr. 36 der Aktien vorgenannter Eisenbahngesellschaft mit 72 fl. Bankvaluta, ferner der ebenfalls am 1. Juli 1894 fällige Kupon der Genussscheine mit 47 fl. Oe. W. nebst den Nachtragszinsen von 10 fl., daher zusammen 57 fl. Oe. W. schon vom 1. Mai 1894 angefangen:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
" Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
" Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
" Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
" Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
" Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
" Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 26. April 1894. (1051)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1894 stattgefundenen Auslosung der nach Maassgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 25. April l. J. stattgefundenen 36. ordentlichen General-

versammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 120 Aktien dieser Eisenbahngesellschaft wurden nachstehende Nummern gezogen:
446 1283 3184 3271 4269 4351 4435 4558 4632 4715 4840 4911 5443 5505 5688 5795 5806 5920 6016 6209 6538 6887 7131 7147 7779 7987 7989 8083 8355 8523 9155 9204 9250 9667 9965 10163 10269 10272 10669 10923 11085 11796 11973 12425 12735 13305 13331 13353 14150 14409 15068 15229 15800 15981 16176 16185 17385 17522 17737 18397 18926 19027 19222 19244 19567 20213 20465 20763 21243 21274 21394 21722 21962 22111 22800 22887 23039 23183 23299 23395 24230 24476 24902 25368 25386 25686 27489 27749 27822 27934 28116 28144 28204 28457 28489 28697 28970 29590 29785 29909 31457 31860 32640 33007 33023 33063 33267 33659 33721 34440 36073 36163 36480 36508 36550 36917 37048 37229 37469 37822.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Kupons von einschliesslich Nr. 37 und des Talons vom 1. Juli 1894 mit 500 fl. Oe. W. (Fünfhundert Gulden Oesterr. Währg.) Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei diesen Zahlstellen werden auch die nach Maassgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genussscheine ausgefolgt.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahr 1892: Nr. 16346.
Aus dem Verloosungsjahr 1893: Nr. 916 und 6067.

Bei der Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 27. April 1894. (1052)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1894 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1894 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen der Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Theilschuldverschreibungen lit. A pr. 1 500 M. d. D. R. W. 88 Stück u. z.:

von	357	bis	360	von	4053	bis	4056
„	589	„	592	„	4505	„	4508
„	745	„	748	„	4873	„	4876
„	1873	„	1876	„	6337	„	6340
„	2261	„	2264	„	6877	„	6880
„	2817	„	2820	„	7813	„	7816
„	3077	„	3080	„	8997	„	9000
„	3165	„	3168	„	9685	„	9688
„	3397	„	3400	„	9837	„	9840
„	3521	„	3524	„	10457	„	10460
„	3845	„	3848	„	11349	„	11352

b) von den Theilschuldverschreibungen lit. B pr. 300 M. d. D. R. W. 200 Stück u. z.:

von	14201	bis	14220	von	20361	bis	20380
„	15341	„	15360	„	25681	„	25700
„	17541	„	17560	„	28221	„	28240
„	18421	„	18440	„	29941	„	29960
„	19401	„	19420	„	36081	„	36100

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Theilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1894 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Schuldverschreibungen nebst allen noch nicht verfallenen Kupons und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerthe vom 30. Juni 1894 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark d. D. R. W.; an den Zahlstellen in Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in derselben Valuta oder in Gulden Oe. W. Silber in dem, dem Kurswerthe der Mark entsprechenden Betrage:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.;
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne;
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in den früheren Jahren ausgeloosten Theilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verloosungsjahr 1886:
lit. B Nr. 22735.
Aus dem Verloosungsjahr 1887:
lit. A Nr. 4612.
lit. B Nr. 13481 13482 38526 38527 38528 38529 38530 38531 38532 38901 38915.
Aus dem Verloosungsjahr 1888:
lit B Nr. 13098 13099 13100 17108 17112 35212.
Aus dem Verloosungsjahr 1889:
lit. B Nr. 37485.
Aus dem Verloosungsjahr 1890:
lit. A Nr. 4242 4243 4244 4390 8940.
lit. B Nr. 21755 21756 21757 33598.
Aus dem Verloosungsjahr 1891:
lit. A Nr. 3771 8625.
lit. B Nr. 15651 15652 15653 22211 22212 22213 22254 22255 22256 31613.

(Amtliche Bekanntm. Schluss S. IV.)

Aus dem Verloosungsjahr 1892:
lit. A Nr. 5456.
lit. B Nr. 15662 15663 15666 19924 19925 19932 22121 25238 25239 26169 32456.
Aus dem Verloosungsjahr 1893:
lit. A Nr. 1081 2198 2199 2496 7725.
lit. B Nr. 15052 15053 15364 15365 17632 18791 18800 19981 19985 23088 23089 23090 23091 33622 33623 33624 33625 33626 33627 33628.
Der Betrag der fehlenden Kupons wird an dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.
Teplitz, am 27. April 1894. (1053)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

5. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. Die XXXIV. (ordentliche) Generalversammlung der Aktionäre findet am 29. Mai l. J., Vormittags 10 Uhr, in Wien im Büreau der Gesellschaft, I. Elisabethstrasse Nr. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsausschusses;
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses;
3. Wahl des Revisionsausschusses;
4. Verwaltungsrathswahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Aktien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Aktien zu hinterlegen:
in Wien bei der Centralkasse der Böhm. Westbahn, I. Elisabethstr. 9,
„ Prag bei der Betriebs-Hauptkasse und bei der Filiale der K. K. priv. Oest. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Frankfurt a/M. bei dem Bankhause von M. A. v. Rothschild & Söhne und
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft, u. zw.
in Wien bis zum 15. Mai l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 14. Mai l. J. mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.
Konsignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.
Wien, am 27. April 1894. (1054)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

6. Verdingungen.

Verding von Feuerungsmaterialien. Die vom 1. Juli 1894 bis Ende Juni 1895 erforderlichen
250 000 kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen,
110 000 „ Torfkohlen und
110 000 „ kieferne Holzkohlen
sollen in öffentlicher Ausschreibung verdungen werden.
Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde bezogen werden.
Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau am 22. Mai 1894, Vormittags 10 Uhr, statt.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 16. Juni 1894.
Magdeburg, den 25. April 1894. (1055)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 35. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 28 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 5. Mai 1894.

Inhalt:

Das Eisenbahnwesen im Grossherzogthum Hessen.

Die ersten Eisenbahnen in Hessen, die Main-Neckarbahn und die Main-Weserbahn, wurden auf Grund der mit den Nachbarstaaten abgeschlossenen Staatsverträge auf Kosten der betheiligten Staaten erbaut.[1]) Bei der Anlage dieser Linien kam vorzugsweise die Herstellung grosser durchgehender Verkehrswege für den Grossverkehr in Betracht. Die Bahnen gehörten mit zu den ersten Eisenbahnen Deutschlands und trugen wesentlich dazu bei, im Westen Deutschlands den Norden mit dem Süden zu verbinden und den Grossverkehr zu entwickeln.

Mit der im Jahre 1845 an eine Aktiengesellschaft in Mainz (Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft) ertheilten Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Mainz nach Worms wurde der Weg betreten, neben den Staatsbahnen auch Privatbahnen im Grossherzogthum zuzulassen. Die Gesellschaft, welche anfangs mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, zu deren Bewältigung staatliche Hilfe eintrat, dehnte ihre Unternehmungen später mehr und mehr aus, und erbaute zunächst die Linien von Mainz über Oppenheim und Worms bis zur Hessischen Grenze, von Mainz nach Bingen, von Mainz über Darmstadt nach Aschaffenburg, von Mainz bezw. Bischofsheim nach Frankfurt a/M. und von Worms über Monsheim nach Alzey auf eigene Kosten und betrieb dieselben auf eigene Rechnung.[2]) Später (1868) folgte die Riedbahn, welche die Verbindung von Darmstadt nach Worms über Gernsheim herstellte, zu deren Bau die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft Beihilfen der interessirten Gemeinden in Anspruch nahm. Die landesherrlichen Konzessionen an die genannte Aktiengesellschaft ergingen in folgender Reihenfolge:

a) Mainz-Worms. 15. August 1845. Dauer der Konzession 99 Jahre, jedoch Berechtigung des Staates zum Ankauf der Bahn nach 25 Jahren gegen Erstattung der Anlagekosten.
b) Mainz-Aschaffenburg und Mainz-Bingen. 31. Januar 1856. Konzessionsdauer 99 Jahre. Ankaufsrecht nach 25 Jahren gegen Erstattung des 20fachen Betrages des durchschnittlichen Reinertrages der letzten 5 Betriebsjahre.
c) Worms-Alzey. 13. Juni 1863. Konzessionsdauer 99 Jahre, Ankaufsrecht nach 25 Jahren gegen Erstattung wie bei b).
d) Darmstadt-Worms. 20. Februar 1868. Konzessionsdauer 90 Jahre. Ankaufsrecht nach 25 Jahren wie bei b).

Im Jahre 1868 ergab sich in den 3 Provinzen lebhaftes Verlangen nach Vermehrung der Eisenbahn-Verkehrswege kund

[1]) Staatsvertrag wegen Erbauung der Main-Neckarbahn, Bek. vom 31. März 1843 (Rgbl. S. 145). Staatsvertrag mit Kurhessen und Frankfurt wegen E. der Main-Weserbahn vom 27. April 1845 (Rgbl. S. 161).

[2]) Cfr. die Konzessionen und Bekanntmachungen im Allgemeinen Sachregister zum Grossherzoglich Hessischen Regierungsblatt, bearbeitet von Rechtsanwalt Pfaff (Verlag J. Diemer, Mainz) S. 47, 48.

und Regierung und Stände entsprachen demselben dadurch, dass der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft der Bau und Betrieb der Eisenbahn von Mainz über Alzey an die Landesgrenze in der Richtung nach Kirchheimbolanden, von Bingen nach Alzey, von Monsheim an die Landesgrenze in der Richtung Grünstadt und Marnheim, von Worms nach Bensheim, sowie von Darmstadt über Reinheim und Höchst bis Erbach mit einer Abzweigung über Grossumstadt bis Babenhausen übertragen und der Gesellschaft für diese Bahnen seitens des Staates ein Reinertrag von jährlich 35 000 fl. (rund 60 000 ℳ) für jede geographische Meile gewährt, sowie weiter eine Rücklage von 5 000 fl. per Meile und Jahr für den Erneuerungsfonds gestattet, zugleich aber auch einer für den Bau von Eisenbahnen in der Provinz Oberhessen gebildeten Eisenbahn-Aktiengesellschaft eine Staatsgarantie für die 3 % Verzinsung des Aktienkapitals von 28 000 000 ℳ für den Bau der Linien Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen gewährt wurde.

Durch weiteren Vertrag wurde später der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Mannheim über Lampertheim und Biblis nach Frankfurt a/M. unter Benutzung der Riedbahn, mit Abzweigung von Lampertheim direkt nach Worms, sowie von Erbach nach Eberbach und von Babenhausen nach Hanau ertheilt und hierbei die früher gewährte Garantiesumme von jährlich 35 000 fl. für die Meile garantirter Bahnen auf 28 000 fl., sowie die Rücklage in den Erneuerungsfonds von 5 000 fl. auf 3 000 fl. für die Meile vom 1. Januar 1874 an, ermässigt.

Bereits im Jahre 1876 war der Staat genöthigt, die Oberhessischen Eisenbahnen käuflich zu erwerben.[3]) Nachdem im Jahre 1880 noch der Hessische Antheil an der Main-Weserbahn an die Preussische Regierung in Eigenthum abgetreten worden ist,[4]) bestehen gegenwärtig folgende Eigenthumsverhältnisse bei den inländischen Bahnen:

I. Staatsbahnen.

Die Oberhessischen Eisenbahnen mit zusammen 175,43 km Länge gehören dem Grossherzogthum eigenthümlich an und werden für Rechnung des Staates verwaltet. 21,53 km dieser Bahnen liegen auf Königlich Preussischem Gebiete.

Die Main-Neckar-Eisenbahn ist innerhalb des Hessischen Gebietes Staatseigenthum (49,66 km) und wird in Gemeinschaft mit Preussen und Baden verwaltet. Die Reineinnahmen werden nach Maassgabe der von den drei betheiligten Regierungen aufgewendeten Baukapitalien vertheilt.

II. Privatbahnen

der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Die Länge derselben im Grossherzogthum beträgt 509,86 Kilometer; hiervon sind 177,12 km vom Staate garantirt und 322,74 km nicht garantirt.

III. Nachbarstaaten

besitzen Staatsbahnen auf Grossherzoglich Hessischem Gebiet:

a) Preussen: 110,212 km, ausschliesslich auf Königlich Preussische Rechnung betrieben;

b) Baden: 22,167 km. Der Betrieb erfolgt gleichfalls auf Rechnung der Eigenthümerin; indessen wurden bei der Herstellung dieser Bahnen seitens der Hessischen Regierung Beiträge in Form von Darlehen auf eine Reihe von Jahren und zu niedrigem Zinsfuss geleistet.

Innerhalb der Grenzen des Grossherzogthums sind an Haupteisenbahnen im Betriebe 839,88 km, nämlich:

1. Main-Neckarbahn.
   Gesammtlänge: a) Frankfurt - Friedrichsfeld - Heidelberg 87,5 km; b) Friedrichsfeld-Schwetzingen 7,0 km; zusammen 94,5 km. Hiervon kommen auf Hessen . . . . 49,66 km (Baden 38,58 km und Preussen 6,26 km).
2. Main-Weserbahn.
   Gesammtlänge: Frankfurt a/M.-Cassel 198,79 km. Hiervon kommen auf Hessen . . . . 64,95 „ (Preussen 133,84 km).

Uebertrag 114,61 km

Uebertrag 114,61 km

Oberhessische Bahnen.

3. Linie Giessen-Fulda. Gesammtlänge 105,982 km. Hiervon liegen auf Hessischem Gebiet . . . . 84,45 „ (auf Preussischem Gebiet 21,530 km).
4. Linie Giessen-Gelnhausen. Gesammtlänge 69,415 Kilometer. Hiervon liegen auf Hessischem Gebiet 63,42 „ (auf Preussischem Gebiet 6,030 km).

Bahnen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft

A. Nicht garantirte Linien.

Auf Grossherzoglich Hessisches Gebiet entfallen 337,44 km, nämlich:

Nr.	Strecke	km	
5.	Mainz-Worms (Grenze)	47,40	„
6.	Mainz-Bingen (Grenze)	32,05	„
7.	Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg (Grenze)	65,43	„
8.	Bischofsheim-Frankfurt a/M. (Grenze)	16,86	„
9.	Worms-Alzey	30,01	„
10.	Darmstadt-Hofheim	38,02	„
11.	Verbindungsbahn bei Darmstadt	3,71	„
12.	Goldstein-Goddelau-Erfelden	29,04	„
13.	Biblis-Lampertheim-Mannheim (Grenze)	13,07	„
14.	Rosengarten-Lampertheim	9,86	„
15.	Verbindungsbahn bei Grossgerau	1,85	„
16.	Hafenbahn bei Gustavsburg	4,17	„
17.	Odenwaldbahn von Erbach nach Eberbach, hiervon auf Hessischem Gebiet	23,21	„
18.	Babenhausen-Hanau, wovon auf Hessischem Gebiet	18,06	„

B. Garantirte Linien.

Gesammtlänge auf Grossherzoglich Hessischem Gebiet 177,12 km, nämlich:

Nr.	Strecke	km	
19.	Bensheim-Worms	24,09	„
20.	Alzey-Bingen	33,36	„
21.	Darmstadt-Erbach	50,49	„
22.	Babenhausen-Wiebelsbach	15,12	„
23.	(Mainz-) Gartenfeld-Armsheim	33,25	„
24.	Armsheim-Flonheim	5,48	„
25.	Monsheim-Wachenheim (Grenze)	3,91	„
26.	Monsheim-Hohensülzen (Grenze)	2,44	„
27.	Alzey-Wahlheim (Grenze)	8,98	„
28.	Badische Neckarbahn, Länge in der Gemarkung Neckarsteinach, Neckarhausen und Hirschhorn zusammen	15,82	„
29.	Badische Bahn von Heidelberg nach Würzburg über Wimpfen, Länge in den Gemarkungen Wimpfen und Hohenstadt	6,35	„
30.	Köln-Giessener Bahn, Länge auf Hessischem Gebiet	4,06	„
31.	Friedberg-Hanauer Bahn, Länge auf Hessischem Gebiet	15,80	„
32.	Berlin-Coblenzer Bahn, Länge auf Hessischem Gebiet	3,59	„
33.	Taunusbahn, Länge auf Hessischem Gebiet	7,68	„
34.	Homburger Bahn, Länge auf Hessischem Gebiet	0,23	„
35.	Bebra-Frankfurter Bahn, Länge auf Hessischem Gebiet	12,41	„
36.	Offenbach-Frankfurter Lokalbahn, Länge auf Hessischem Gebiet	1,50	„

Länge aller dem allgemeinen Verkehre dienenden Bahnen innerhalb Hessens. . . . . 839,78 km

Diese 839,78 km Eisenbahnen repräsentiren ein Anlagekapital von 199 573 199 ℳ oder nahezu 200 Millionen Mark.[5])

Die Opfer, welche das Land gegenwärtig, nach Abtretung des diesseitigen Antheils an der Main-Weserbahn und Tilgung sämmtlicher älteren Eisenbahnbau-Schulden, sowie eines Theiles des Anlehens für die Oberhessischen Eisenbahnen trägt, berechnen sich, bei Zugrundelegung der Ansätze im neuesten Staatsbudget für 1894/97:

A. Ausgaben.

Nr.	Posten	Betrag	
1.	Verzinsung des Restes der Oberhessischen Eisenbahnschuld im Betrage von 31545140 ℳ	1 261 805,60	ℳ
2.	Staatszuschuss für die garantirten Bahnstrecken der Hessischen Ludwigseisenbahn	280 000,00	„
3.	Verzinsung des Anlehens von 586 000 ℳ zur Ergänzung und besseren Ausrüstung der Oberhessischen Eisenbahnen	10 307,50	„
	zusammen	1 552 113,10	ℳ

[3]) Bek. vom 7. Juni 1876 nebst Abdruck des mit der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 21. Dezember 1875 (Rgbl. S. 365).

[4]) Bek. vom 13. März 1880 (Rgbl. S. 23).

[5]) Verhandlungen der II. Kammer der Landstände des Grossherzogthums Hessen in den Jahren 1882/83. Beilagen 2. Band. Beil. Nr. 155 S. 5—10.

B. Einnahmen.

1.	Betriebsüberschuss der Main-Neckarbahn, Hessischer Antheil	947 450,00 M.
2.	Betriebsüberschuss der Oberhessischen Eisenbahnen	178 000,00 „
	zusammen	1 125 450,00 M.

Die Ausgaben betragen	1 552 113,10 M.
„ Einnahmen betragen	1 125 450,00 „
Mehrausgaben	426 663,10 M.

Die Main-Neckar-Eisenbahn allein wirft namhafte Ueberschüsse ab; das ursprüngliche Baukapital von 9 562 379 M. ist zurückbezahlt, deshalb nicht mehr zu verzinsen. Nach den Abrechnungen über die Vertheilung des Reinertrages der Main-Neckarbahn betrugen:

die Bruttoeinnahme in 1891	7 278 386,44 M.
„ „ „ 1892	7 080 902,70 „
Voranschlag für 1894/97	7 375 840,00 „
die Ausgaben in 1891	4 909 997,54 „
„ „ „ 1892	4 839 378,64 „
Voranschlag für 1894/97	4 821 114,00 „
der Reinertrag in 1891	2 368 388,90 „
„ „ „ 1892	2 241 524,06 „
Voranschlag für 1894/97	2 554 726,00 „

Der Hessische Antheil an dem Baukapital der Main-Neckarbahn betrug:

1884 im Mittel	9 607 626,14 M.
1885 „ „	9 636 261,03 „
1886 „ „	9 653 271,49 „
1887 „ „	9 665 353,99 „
1888 „ „	9 681 907,62 „
1889 „ „	9 691 737,55 „
1890 „ „	9 728 890,30 „
1891 „ „	9 821 646,11 „
1892 „ „	10 053 268,51 „

Mithin ergeben die an Hessen gefallenen Reinertragsantheile, nämlich:

in 1884	684 746,50 M.	eine Verzinsung von	7,13 %
„ 1885	734 150,85 „	„ „ „	7,62 „
„ 1886	914 627,38 „	„ „ „	9,47 „
„ 1887	1 020 342,68 „	„ „ „	10,56 „
„ 1888	1 062 198,65 „	„ „ „	10,97 „
„ 1889	891 845,16 „	„ „ „	9,2 „
„ 1890	903 922,27 „	„ „ „	9,92 „
„ 1891	911 634,74 „	„ „ „	9,28 „
„ 1892	848 719,93 „	„ „ „	8,44 „

Der für 1894/97 veranschlagte Reinertrag ergibt eine Verzinsung des unter Berücksichtigung der demnächst noch zugehenden Beträge auf 10 250 677 M. berechneten Hessischen Baukapitals von 9,28 %.

Der Spezialvoranschlag für 1894/96 enthält folgendes:

A. Einnahmen.

Tit. I.	Aus dem Personen- und Gepäckverkehr	3 302 500 M.
„ II.	Aus dem Güterverkehr	3 614 000 „
„ III.	Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen usw.	218 790 „
„ IV.	Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	110 450 „
„ V.	Erträge aus Veräusserungen	52 000 „
„ VI.	Verschiedene sonstige Einnahmen	78 100 „
	zusammen	7 375 840 M.

B. Ausgaben.

Tit. I.	Gehälter	793 050 M.
„ II.	Andere persönliche Ausgaben	961 084 „
„ III.	Allgemeine sachliche Kosten	219 680 „
„ IV.	Unterhaltung der Bahnanlagen	336 050 „
„ V.	Kosten des Bahntransports	1 051 250 „
„ VI.	„ der Erneuerung bestimmter Objekte	313 000 „
„ VII.	„ erheblicher Ergänzungen usw.	209 000 „
„ VIII.	„ der Benutzung fremder Bahnanlagen	618 000 „
„ IX.	„ der Benutzung fremder Betriebsmittel	320 000 „
	zusammen	4 821 114 M.

Nach dem vorstehenden Voranschlage beträgt:

die Betriebseinnahme	7 375 840 M.
„ Betriebsausgabe	4 821 114 „
also der ausschliessliche Reinertrag =	2 554 726 M.

Die Baukapitalien der 3 Staaten betragen nach dem Stande vom 1. Januar 1893 rund:

das Preussische	5 657 797 M.
„ Hessische	10 090 536 „
„ Badische	8 206 538 „
zusammen	23 954 871 M.

Es gehen demnächst nach besonderen Berechnungen zu:

a) dem Preussischen Baukapital	—
b) „ Hessischen „	160 141 M.
c) „ Badischen „	290 715 „

so dass sich die 3 Baukapitalien stellen werden:

für Preussen auf rund	5 657 797 M.
„ Hessen „ „	10 250 677 „
„ Baden „ „	8 497 253 „
zusammen	24 405 727 M.

Nach dem Verhältniss dieser Baukostenbetheiligung wird der obige Reinertrag von 2 554 726 M., welcher eine Verzinsung des Anlagekapitals von 10,47 % darstellt, Antheile ergeben:

für Preussen rund	592 243 M.
„ Hessen „	1 073 013 „
„ Baden „	889 470 „
zusammen wie oben	2 554 726 M.

Von dem Hessischen Antheil von 1 073 013 M. gehen ab auf private Hessische Rechnung fallende Gehaltszulagen usw. im Gesammtbetrage von 125 524 M., so dass sich der Hessische Reinertrag auf **947 489** M. vermindert, gleich 9,24 % des als Baukapital in Anschlag gebrachten Betrages von 10 250 677 M.

Für die Oberhessischen Eisenbahnen, welche keinen erheblichen Mehrbetrag über die Betriebskosten abwerfen, enthält das neue Staatsbudget folgende Berechnungen:

1890/91 Roheinnahme	1 327 301,39 M.
1891/92 „	1 359 668,91 „
1892/93 „	1 387 077,00 „
Voranschlag für 1894/97	1 364 769,00 „
1890/91 die Ausgabe	1 170 613,98 „
1891/92 „ „	1 166 329,92 „
1892/93 „ „	1 200 320,78 „
Voranschlag für 1894/97	1 186 569,00 „
1890/91 der Ueberschuss	156 687,41 „
1891/92 „ „	193 338,99 „
1892/93 „ „	186 756,22 „
Voranschlag für 1894/97	178 000,00 „

Das Anlagekapital der Oberhessischen Eisenbahnen, nämlich der Kaufpreis von 38 948 640 M. nebst den Kosten für die seit der Verstaatlichung hergestellten Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, jedoch ohne die Kosten der seit dieser Zeit angeschafften Betriebsmittel (= 399 989,70 M.) betrug:

1884/85 im Mittel	39 080 965 M.
1885/86 „ „	39 062 985 „
1886/87 „ „	39 071 972 „
1887/88 „ „	39 092 855 „
1888/89 „ „	39 123 643 „
1889/90 „ „	39 163 748 „
1890/91 „ „	39 190 921 „
1891/92 „ „	39 218 737 „

Diese Beträge wurden verzinst durch die Betriebsüberschüsse:

in 1884/85	von 198 448,45 M.	zu	0,508 %
„ 1885/86	„ 186 234,13 „	„	0,476 „
„ 1886/87	„ 137 480,29 „	„	0,351 „
„ 1887/88	„ 167 813,12 „	„	0,429 „
„ 1888/89	„ 244 879,04 „	„	0,625 „
„ 1889/90	„ 289 856,24 „	„	0,740 „
„ 1890/91	„ 156 687,41 „	„	0,399 „
„ 1891/92	„ 193 338,99 „	„	0,492 „

Der Jahresvoranschlag der Oberhessischen Bahnen enthält:

A. Einnahmen.

1.	aus dem Personen- und Gepäckverkehr	536 550 M.
2.	„ „ Güterverkehr	704 500 „
3.	Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen usw.	2 930 „
4.	Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln	66 000 „
5.	Erträge aus Veräusserungen	39 010 „
6.	sonstige Einnahmen	15 779 „
	zusammen	1 364 769 M.

B. Ausgaben.

1.	Besoldungen	382 039 „
2.	andere persönliche Ausgaben	158 870 „
3.	allgemeine Kosten	39 400 „
4.	Kosten der Unterhaltung und Erneuerung von Bahnanlagen	119 350 „
5.	Kosten des Bahntransports	228 700 „
6.	„ der Erneuerung bestimmter Gegenstände	159 000 „
7.	Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen usw.	15 000 „
8.	Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen usw.	53 410 „
9.	Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel	31 000 „
	zusammen	1 186 769 M.

Der Erlass des Gesetzes vom 29. Mai 1884 über die Nebenbahnen schob 1884 die Frage der Erbauung von Sekundärbahnen in den Vordergrund. Schon unterm 14. Juli 1884 erschien das erste Gesetz, die Herstellung mehrerer Nebenbahnen betreffend (Rgbl. Nr. 18), dessen Art. 1 die Regierung ermächtigte, folgende normalspurige Nebenbahnen herzustellen:

1. von Stockheim nach Ortenberg, von Hirzenhain nach Gedern;
2. „ Hungen nach Laubach, mit Abzweigung nach Friedrichshütte;
3. „ Nidda nach Schotten;
4. „ Station Eberstadt der Main-Neckarbahn nach Pfungstadt;
5. „ Reinheim über Grossbieberau und Brensbach nach Reichelsheim;
6. „ Osthofen nach Westhofen;
7. „ Sprendlingen in Rheinhessen nach Wöllstein.

Nach Art. 2 übernimmt die Regierung den Bau und Betrieb der unter 1, 2, 3 und 4 bezeichneten Nebenbahnen und ist ermächtigt, hierzu den Gesammtbetrag von 2 051 500 *M.* aus Staatsfonds zu verwenden.

Alle hier aufgeführten Nebenbahnen sind im Betrieb. Nr. 1—4 sind Staatsbahnen, Nr. 5—7 an Privatunternehmer (Gesellschaft für Nebenbahnen, bestehend aus Darmstädter Bank und Firma Bachstein) konzessionirt.

Nach den Berechnungen im Staatsbudget für 1894/97 betrug bei der Nebenbahn Eberstadt-Pfungstadt (vergl. Nr. 4 oben):

die Bruttoeinnahme in 1891	34 796,13 *M.*
„ „ „ 1892	36 446,09 „
Voranschlag für 1894/97	35 300,00 „
die Ausgabe in 1891	24 812,15 „
„ „ „ 1892	29 986,28 „
Voranschlag für 1894/97	30 550,00 „
der Ueberschuss in 1891	6 983,98 „
„ „ „ 1892	6 459,81 „
Voranschlag für 1894/97	4 750,00 „

Das staatliche Baukapital (d. h. das Anlagekapital ausschliesslich der Geländekosten von etwa 22 300 *M.* und des noch nicht zurückgezahlten Theils des Beitrags der Gemeinde Pfungstadt) betrug:

1887 im Mittel	155 955,29 *M.*
1888 „ „	179 159,89 „
1889 „ „	189 623,85 „
1890 „ „	196 615,18 „
1891	200 250,31 „

mithin ergeben die Reinerträge vom 20. Dezember 1886 bis

Ende 1887	9 608,46 *M.*	eine Verzinsung von 6,16 %
„ 1888	13 185,06 „	„ „ „ 7,36 „
„ 1889	11 876,59 „	„ „ „ 6,26 „
„ 1890	10 445,82 „	„ „ „ 5,31 „
„ 1891	6 983,98 „	„ „ „ 5,49 „

Bei dem für die Finanzperiode 1894/97 berechneten Ueberschuss von 4 750 *M.* ergibt sich eine Verzinsung des am 1. Januar 1893 auf 200 250,31 *M.* festgestellten Baukapitals von 2,37 %.

Bei den Nebenbahnen in Oberhessen betrug:

	Nidda-Schotten *M.*	Stockheim-Gedern *M.*	Hungen-Laubach *M.*
1890/91 die Bruttoeinnahme	38 224,75	53 411,69	16 990,29
1891/92 „ „	39 362.66	55 380,80	13 084,72
1892/93 „ „	37 506,19	57 435,14	22 817,99
Voranschlag für 1894/97	41 340,00	58 220,00	28 280,00
1890/91 die Ausgabe	26 980,46	35 205,09	16 146,61
1891/92 „ „	29 705,19	38 415,61	22 140,31
1892/93 „ „	30 688,24	41 070,62	23 197,47
Voranschlag für 1894/97	32 890,00	44 390,00	25 460,00
1890/91 der Ueberschuss	11 244,29	18 206,60	843,68
1891/92 „ „	9 657,47	15 965,19	944,41
1892/93 „ „	6 817,95	16 364,52	379,48
Voranschlag für 1894/97	8 450,00	13 830,00	2 882,00

Das staatliche Baukapital dieser Nebenbahnen Oberhessens (ausschliesslich des Geländewerthes und der Beiträge der Interessenten) beträgt nach der letzten Feststellung

für Nidda-Schotten	527 778,88 *M.*
„ Stockheim-Gedern	672 960,86 „
„ Hungen-Laubach	643 555,09 „

Die in dem neuen Staatsbudget eingestellten Betriebsüberschüsse ergeben eine Verzinsung

bei der Nebenbahn Nidda-Schotten	1,62 %
„ „ „ Stockheim-Gedern	2,06 „
„ „ „ Hungen-Laubach	0,43 „

Bei den Oberhessischen Hauptbahnen (Anlagekapital Ende 1891/92 = 39 244 265 *M.*) ergeben die eingestellten Betriebsüberschüsse eine Verzinsung von 0,45 %.

Am 5. März 1889 erfolgte die Vorlage eines zweiten Gesetzentwurfes für eine Reihe von Nebenbahnstrecken im Gesammtkostenvoranschlag von 10 893 000 *M.* Durch die landständischen Berathungen wurde der Gesetzentwurf völlig umgearbeitet und durch Neubewilligungen ein Bauaufwand von 23 500 000 *M.* in Aussicht genommen[6]), der durch Gesetz vom 30. Januar 1892[7]) auf 25 Millionen Mark erhöht wurde.

Die Regierungsvorlage enthielt folgende Strecken: Grünberg-Londorf, Gedern-Lauterbach, von Friedberg nach einem Punkte der Bahn Giessen-Gelnhausen zwischen Hungen und Nidda, Offenbach-Reinheim, Oberroden-Neu-Isenburg, Lorsch-Heppenheim-Fürth, Worms-Niederolm, Alzey-Odernheim, Wöllstein-Neubamberg, Flonheim-Wendelsheim. An Stelle dieser Bahnen traten durch Gesetz vom 15. November 1890 folgende, von den Landständen beschlossene Linien: Grünberg-Londorf, Lollar-Londorf, Niedergemünden-Homburg, Salzschlirf-Schlitz, Laubach nach Eisenbahn Giessen-Fulda zwischen Grünberg und, Mücke, Gedern-Lauterbach, Friedberg-Hungen, Nidda-Friedberg, Offenbach-Reinheim, Oberroden-Offenbach mit Abzweigungen Dreieichenhain - Langen und Sprendlingen - Langen, Lorsch-Heppenheim-Fürth, Weinheim-Fürth, Waldmichelbach-Fürth, Worms-Odernheim-Bodenheim, Friesenheim - Oppenheim - Nierstein, Alzey - Odernheim, Hassloch - Osthofen, Osthofen - Rheindürkheim - Guntersblum. Bei den Verhandlungen erklärte die Regierung, die Vorlage des Finanzministeriums enthalte diejenigen Linien, welche die Regierung für die nöthigsten erachte; ein rascher Ausbau der vielen Strecken sei nicht möglich und die Regierung müsse sich vorbehalten, nach und nach den Ausbau durchzuführen. Die Ständekammer bewilligte für 19 Bahnen einen Kredit von 25 000 000 *M.* und überliess der Regierung die Wahl der zuerst zu bauenden Strecken. Ein Nachtragsgesetz vom 21. Juni 1893 änderte das Projekt Offenbach-Reinheim und erhöhte den Gesammtkredit von 25 000 000 auf 26 450 000 *M.* Das letzte Nebenbahngesetz vom 1. Juli 1893 ermächtigte die Regierung zum Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Station Bickenbach (an der Main-Neckarbahn) nach Jugenheim und Seeheim mit einem Kredit von 380 000 *M.* Von den in den Gesetzen vom 15. November 1890, 21. Juni 1893 und 1. Juli 1893 enthaltenen Nebenbahnen befindet sich nur die Linie Fürth-Weinheim im Bau (aber noch nicht im Betrieb), alle übrigen Linien sind noch im Projektirungsstadium oder im Grunderwerbsverfahren. Diese Nebenbahnen sollen sämmtlich Staatsbahnen werden.

In der Uebersicht über den Stand der Staatsschuld und den Zinsenbedarf zum neuen Staatsbudget sind folgende für Nebenbahnen aufgenommene Anleihen enthalten:

	Kapitalbetrag *M.*	Verzinsung *M.*
a) Anlehen infolge des Gesetzes vom 14. Juli 1884	2 441 200	85 442,00
b) „ infolge des Gesetzes vom 9. September 1885	226 110	7 913,50
c) „ für Aufstellung und Prüfung von Nebenbahngesetzen	20 100	703,50
d) „ für den Umbau der von der Nebenbahn Hungen-Laubach nach der Friedrichshütte abzweigenden Linie	70 400	2 464,00
e) „ für Erbaung von Nebenbahnen nach dem Gesetze vom 15. November 1890 nebst den Nachträgen hierzu im Betrage von 23 500 000 *M.* und von 2 950 000 *M.*, sowie nach Art. 3 des bemerkten Gesetzes von 160 000 *M.*, zusammen 26 610 000 *M.*, wovon in der Finanzperiode 1894/97 vorgesehen werden	13 065 000	175 875,00

Als die wichtigste Frage des Hessischen Eisenbahnwesens steht im Vordergrund die projektirte Verstaatlichung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn. Nach der jüngsten Erklärung des Ministeriums gegenüber den Landständen ist diese Verstaatlichung das unveränderte Axiom der Hessischen Regierung. Aus der Erklärung geht hervor, dass die Regierung mit Preussen, ohne welches nach Lage der Verhältnisse diese für Hessen höchst wichtige Frage günstig kaum zu lösen, in Verhandlung stehe und deren guten Erfolg zu erwarten berechtigt wäre.

[6]) Gesetz vom 15. November 1890, Rgbl. Nr. 47.
[7]) Rgbl. Nr. 8.

Statistisches über die Eisenbahnen Russlands aus dem Jahre 1891.

(Schluss aus Nr. 33.)

Die in Nummer 33 geschilderten Verhältnisse kommen auch zum Ausdruck in den Ergebnissen des Personen- und Güterverkehrs. Denn es weist die Statistik im Personenverkehr auf:

im Jahre	beförderte Personen	durchfahrene Personenwerste	durchschnittlich durchfuhr eine Person	jede Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt mit	die vorhandenen Plätze sind ausgenutzt mit
	in Tausenden		Werst	Personen	%
1882	37 210	3 701 974	99,76	4,30	33,90
1890	46 505	4 699 634	101,06	4,49	36,12
1891	47 943	4 976 456	103,80	4,45	37,33

im Jahre	von den beförderten Personen kamen mit bezahlten Fahrkarten auf die				vereinnahmt wurden			
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	IV. Klasse	überhaupt	für die Werst Bahnlänge	von einem Reisenden	für eine Personenwerst
	in Tausenden				R.	R.	Kop.	Kop.
1882 . .	744	3 432	29 400	1 137	44 862 987	2 104,17	120,56	1,21
1890 . .	574	2 908	36 040	1 101	49 529 620	1 856,50	106,50	1,05
1891 . .	586	2 872	37 185	1 243	50 682 641	1 856,17	105,72	1,02

und im Güterverkehr:

im Jahre	beförderte Pud	durchfahrene Pudwerste	durchschnittlich ist 1 Pud befördert	Tragfähigkeit eines Güterwagens ist ausgenutzt mit	auf 1 Wagenachse kommen	vereinnahmt überhaupt in Tausenden	auf 1 Werst	für 1 Pud	für 1 Pudwerst
	in Tausenden		Werst	%	Pud	R.	R.	Kop.	Kop.
1882 . .	2 754 247	549 303 311	199,46	49,59	147,51	154 029	7 224	5,01	0,0237
1890 . .	4 179 412	854 035 594	204,34	49,01	150,68	207 382	7 773	4,96	0,0243
1891 . .	4 332 467	914 129 052	211,00	49,07	154,43	216 871	7 942	5,60	0,0280

Es ist also der Personenverkehr in der 10jährigen Beobachtungsperiode um 28,8 %, der Güterverkehr um 57,3 % gewachsen.

Im speziellen fällt dann noch im Personenverkehr der starke Rückgang in der Benutzung der I. und II. Wagenklasse auf, wie andererseits die auffallend geringe Inanspruchnahme der IV. Wagenklasse. Es spiegelt sich in diesen wenigen Zahlen ein ganzes Stück Russischen Kulturlebens ab. Der Reichthum geht zurück und das Bildungsniveau der breiten, unteren Bevölkerungsschicht ist noch zu niedrig, um die Dienste der IV. Klasse zu schätzen. Die Arbeiter und Bauern laufen tagelang neben der Bahn her, um ihre Arbeitsstätte zu erreichen.

Wie zu Anfang dieses Berichtes mitgetheilt, nehmen die unter Verwaltung des Staates stehenden Staatseisenbahnen schon einen ganz erheblichen Prozentantheil des gesammten Netzes ein, so dass die Gegenüberstellung der Ergebnisse aus den Einnahmen und Ausgaben dieser beiden Gruppen von Bahnen mancherlei interessante Schlüsse ermöglicht (wobei wir voraus bemerken, dass im ganzen die Roheinnahmen um 37,6 %, die Betriebsausgaben um 22,7 % gestiegen sind); so haben betragen:

	Staatsbahnverwaltung 1890	Staatsbahnverwaltung 1891	Privatbahnverwaltung 1890	Privatbahnverwaltung 1891
Roheinnahme im ganzen . . R.	51 544 497	78 961 167	232 986 141	217 126 178
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . R.	6 552	7 795	12 342	12 530
Betriebsausgaben im ganzen . R.	32 753 490	48 824 508	139 020 792	128 826 593
für 1 Werst Bahnlänge durchschnittlich . . R.	4 163	4 820	7 365	7 435
Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen %	64,00	61,83	59,67	59,33

	Staatsbahnverwaltung 1890	Staatsbahnverwaltung 1891	Privatbahnverwaltung 1890	Privatbahnverwaltung 1891
Ueberschuss im ganzen . . R.	18 791 007	30 136 657	93 965 349	88 299 585
für die Werst Bahnlänge R.	2 389	2 975	4 978	5 095
Verhältniss des Ueberschusses zur Roheinnahme . . . %	36,00	38,17	40,33	40 67
Verhältniss des Ueberschusses zum Anlagekapital . . . %	2,90	3,40	4,31	4,14

Hiernach stellt sich das Bild nicht zu Gunsten der unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen, denn geringere Einnahmen, ohne im selben Verhältniss auch weniger Ausgaben, das ist in wenig Worten das Endresultat. Es bleibt abzuwarten, ob sich dieses ungünstige Verhältniss bessern wird, nachdem seit dem Januar dieses Jahres der Bestand der Staatsbahnen wesentlich grösser geworden ist und namentlich auch einige gut rentirende Bahnen (wie z. B. die Nikolaibahn) hinzugekommen sind.

Von den Ausgaben kamen auf	Staatsbahnverwaltung 1890	Staatsbahnverwaltung 1891	Privatbahnverwaltung 1890	Privatbahnverwaltung 1891
Centralverwaltung und örtliche Betriebsverwaltung . . . R.	3 876 117	5 616 294	18 453 870	17 373 252
auf 1 Werst „	493	554	978	1 003
in Prozenten der Gesammtausgabe	12,93	12,48	14,18	14,30
Bahnunterhaltung und Bewachung . . R.	9 257 769	13 989 060	37 377 590	34 948 461
auf 1 Werst „	1 177	1 381	1 980	2 017

Von den Ausgaben kamen auf	Staatsbahn-verwaltung 1890	Staatsbahn-verwaltung 1891	Privatbahn-verwaltung 1890	Privatbahn-verwaltung 1891
in Prozenten der Gesammtausgabe	30,89	31,07	28,73	28,79
Zugbeförderungs- und Betriebsmitteldienst R.	10 874 798	16 429 218	48 468 728	45 251 019
auf 1 Werst „	1 382	1 622	2 568	2 612
in Prozenten der Gesammtausgabe	36,29	36,49	37,25	37,24
Verkehrs- und Telegraphendienst . . . R.	5 959 664	8 983 862	25 817 032	23 928 762
auf 1 Werst „	758	887	1 368	1 381
in Prozenten der Gesammtausgabe	19,89	19,96	19,84	19,70

Der zweite Theil der vorstehenden Tabelle ist für jeden, der einigermaassen mit Russischen Verhältnissen bekannt ist, sehr charakteristisch. Die Centralverwaltung ist um einiges billiger bei der Staatsverwaltung, denn die vielen einzelnen Direktionen fallen fort, alles übrige ist dagegen theurer, da nun aber die Gehälter und Löhne, wie die gleich unten folgende Tabelle zeigt, auf den Staatseisenbahnen niedriger sind, als auf den Privatbahnen, so folgt daraus, dass die Unterhaltung der Bahn und des rollenden Inventars auf den Staatsbahnen theurer sind, weil die Beschaffungen der Materialien verhältnissmässig grössere Summen in Anspruch nehmen.

Die Zahl der Beamten und Arbeiter und die an solche an Gehalt und Lohn bezahlten Beträge in Rubel stellte sich wie folgt:	Staatsbahn-verwaltung 1890	Staatsbahn-verwaltung 1891	Privatbahn-verwaltung 1890	Privatbahn-verwaltung 1891
Beamte und ständige Arbeiter . . . . Zahl	38 626	54 293	139 275	126 498
deren Gehalt nebst Nebenbezügen und Lohn . . . . R.	18 454 553	19 170 385	50 274 101	47 322 715
Tagearbeiter	15 292	21 927	55 106	57 001
Lohn . . . . . R.	3 438 036	5 015 063	14 076 034	14 030 566
im ganzen Anzahl der Personen	53 928	76 220	194 381	183 499
auf 1 Werst	6,85	7,52	10,30	10,58
Im ganzen Betrag der Gehälter und Löhne R.	17 200 132	24 185 448	64 350 136	61 352 741
auf 1 Werst . . „	2 186	2 388	3 409	3 541

Es hat hiernach im Jahre 1891 ein Beamter bezw. ein ständiger Arbeiter der Staatsbahn 355 R., der Privatbahn 375 R. ein Tagearbeiter „ „ 239 „ , „ „ 246 „ durchschnittlich erhalten.

Zum Schluss mögen hier noch kurz die Angaben über die stattgehabten Unglücksfälle Platz finden.

Es sind überhaupt verunglückt:

1882 . . . 1 376 Personen, davon 457 getödtet, 919 verwundet
1890 . . . 1 936 „ „ 589 „ 1 347 „
1891 . . . 2 191 „ „ 658 „ 1 533 „

Es hat somit ein Anwachsen der Unfälle um 52 % stattgefunden.

Von den Unfällen hingen direkt mit dem Betriebe zusammen:

1882 . . überhaupt 1 164, davon mit tödtlichem Ausgang 448, Verwundungen 716,
1890 . . „ 1 478, „ „ tödtlichem Ausgang 565, Verwundungen 913,
1891 . . „ 1 616, „ „ tödtlichem Ausgang 635, Verwundungen 981.

Der Rest entfällt auf Unglücksfälle auf den Güterböden, in den Werkstätten usw.

Nach den betroffenen Personen vertheilen sich die Unglücksfälle wie folgt:

Folgen der Unfälle	1882 getödtet	1882 verletzt	1890 getödtet	1890 verletzt	1891 getödtet	1891 verletzt
Reisende wurden bei Bewegung der Züge	64	123	28	103	51	152
davon bei Entgleisungen . .	35	38	—	1	26	17
„ „ Zusammenstössen .	1	15	—	—	1	16
„ „ anderer Veranlassung	28	70	28	102	24	119
„ ohne eigenes Verschulden	36	57	—	2	27	40
„ infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	28	66	28	101	24	112
auf 1 000 000 beförderte Reisende kommen	1,72	3,31	0,60	2,22	1,06	3,17
„ 1 000 000 Personenwerst . .	0,018	0,033	0,006	0,022	0,010	0,031
„ 1 000 000 Zugwerst	0,66	1,27	0,23	0,83	0,39	1,18
Eisenbahnbeamte und Arbeiter wurden	214	427	209	486	221	496
davon bei Entgleisungen . .	7	22	1	20	6	26
„ „ Zusammenstössen .	4	33	5	33	7	25
„ beim Rangiren . . .	64	135	58	247	70	248
„ bei anderer Veranlassung	139	237	145	186	138	197
„ ohne eigenes Verschulden	17	72	6	67	18	78
„ infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	187	355	203	419	203	418
auf 1 000 000 Zugwerst kommen verunglückte Eisenbahnbeamte und Arbeiter	2,20	4,40	1,69	3,92	1,71	3,84
Privatpersonen wurden . . .	170	166	328	324	363	333
davon ohne eigenes Verschulden	5	12	7	8	6	20
„ aus eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit	165	154	321	316	357	313
auf 1 000 000 Zugwerst kommen verunglückte sonstige Personen	1,75	1,71	2,65	2,61	2,80	2,58
unter den verunglückten sonstigen Personen befanden sich Selbstmörder und solche, die Selbstmord versuchten . . .	44	11	80	15	89	18

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 5,07 km lange Strecke Gernsbach-Weisenbach der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, welche am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1422 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der grössten Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 30. v. Mts.).

Nr. 1434 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1439 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Begründung zu dem Gesetzentwurfe, betreffend die im Jahre 1894 in Oesterreich sicherzustellenden Lokalbahnen.

Die Begründung dieser in Nr. 29 S. 267 d. Ztg. abgedruckten Gesetzvorlagen ist in den diesjährigen Nummern 44, 45 und 46 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." veröffentlicht worden. Diese von hoher staatsmännischer Einsicht in die Verkehrsbedürfnisse Oesterreichs zeugende „Begründung" behandelt umständlich: 1. in der Einleitung (allgemeine Bemerkungen) die Vorgeschichte des erwähnten Gesetzentwurfes; 2. die Lokalbahnaktion in Böhmen; 3. die Steiermärkischen Landesbahnen; 4. den finanziellen Effekt für den Staatsschatz; 5. die einzelnen Bahnprojekte, woran sich 6. Bemerkungen zu den Bestimmungen des Gesetzentwurfes anschliessen.

Spezialvereinbarung zum Internationalen Frachtübereinkommen.

Das diesjährige „R.-G.-Bl." Nr. 25 publizirt die vereinbarten erleichternden Vorschriften für den wechselseitigen

Verkehr der Eisenbahnen zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, den Niederlanden und der Schweiz rücksichtlich der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Laut Kundmachung des K. K. Handelsministeriums in Nr. 44 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." sind nun auch Belgien und Luxemburg dieser Vereinbarung beigetreten.

Internationales Uebereinkommen, betreffend die Maassregeln gegen die Cholera.

Das „R.-G.-Bl." Nr. 69 und das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." publiziren die zu Dresden zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Montenegro, den Niederlanden, Russland und der Schweiz abgeschlossene „Konvention über die gemeinsamen Maassregeln zum Schutze der öffentlichen Gesundheit in Zeiten des epidemischen Auftretens der Cholera".

Unmittelbare Verständigung der Eisenbahnstationen von der Eröffnung und Beendigung eines Konkurses.

Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat die Regierung auf die Uebelstände aufmerksam gemacht, welche sich daraus ergeben, dass die für Eisenbahnen bestimmten gerichtlichen Verständigungen von der Eröffnung und Beendigung eines Konkursverfahrens nicht unmittelbar an die davon berührten Stationen, sondern an die Direktion gerichtet werden. Das K. K. Justizministerium hat nun, um jede Verzögerung oder dadurch mögliche Vereitelung des Zweckes einer solchen Verständigung zu verhindern, die Gerichte angewiesen, Verständigungen, welche gemäss der Konkursordnung an Staats- oder Privateisenbahnen erlassen werden, nicht an eine der Centralverwaltungsstellen, sondern thunlichst unmittelbar an die Vorstehung der einzelnen Stationen zu richten, von welchen der Gemeinschuldner etwa Frachtsendungen beziehen könnte. Der Massenverwalter wird deshalb anzuweisen sein, dem Konkurskommissar schleunigst mitzutheilen, welche Eisenbahnstationen nach den geschäftlichen Beziehungen und Gepflogenheiten des Gemeinschuldners bei Abgabe von Frachtsendungen an denselben voraussichtlich besonders in Betracht kommen dürften.

Die Einführung neuer statistischer Tabellen.

Auf Grund der Berathungen von Fachmännern aller Oesterreichischen Eisenbahnen und des Königlich Ungarischen Statistischen Landesbüreaus über die im K. K. Handelsministerium zum Zwecke der Eisenbahnstatistik verfassten Tabellen wurden solche von diesem Ministerium, zugleich mit einer Instruktion hierüber der Eisenbahnverwaltung und zwar auch der Ungarischen seitens des Königlich Ungarischen Handelsministeriums hinausgegeben. Die neuen statistischen Tabellen sind in 2 Exemplaren, nach deren Zweck und Inhalt in 3 Zeitabschnitten von 2, 5 und 6 Monaten, nach Ablauf jeden Betriebsjahres dem Handelsministerium und der Generalinspektion zugleich mit dem betreffenden Geschäftsberichte und dem Protokolle der Generalversammlung und, im Falle solche nicht veröffentlicht würden, eine beglaubigte Abschrift der Hauptbilanz des Gewinn- und Verlustkontos vorzulegen. Auf die bezüglich dieser Instruktion hervorzuhebenden Daten wird in der diesen Erlass enthaltenden Nr. 48 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. und Schifff." besonders aufmerksam gemacht.

Die Tarifermässigungen für Futterartikel.

Die Oesterreichischen Eisenbahnen hatten anlässlich der Futternoth in Böhmen für Futtersendungen besonders ermässigte Tarife gewährt. Die Dauer derselben war bis Ende April festgestellt. Durch die in den Monaten März und April dieses Jahres andauernde Trockenheit ist jedoch keine Wendung zum Besseren eingetreten. Das K. K. Handelsministerium hat nun die Oesterreichischen Bahnverwaltungen zu einer Sitzung einberufen, die unter dem Vorsitze des Sektionschefs von Wittek stattfand. Nach den seitens der Regierungen abgegebenen Aufklärungen einigten sich die Bahnverwaltungen dahin, die Frist für die Gewährung von Frachtbegünstigungen für Heu, Stroh und andere Futter- und Streuartikel, mit Ausnahme von Düngemitteln, bis zum 30. Juni d. J. zu erstrecken.

Die vollständige Erwerbung der Wiener Verbindungsbahn vom Staat.

Die Regierung ist schon seit mehreren Jahren durch ein Gesetz ermächtigt, den Antheil der Südbahn an der Wiener Verbindungsbahn, das letzte Sechstel derselben, welches sich noch nicht im Besitze des Staates befindet, für diesen zu erwerben. Auch die Generalversammlung der Südbahn hat den Verwaltungsrath seinerzeit ermächtigt, die bezügliche Transaktion durchzuführen. Im Jahre 1889 sind bereits in dieser Angelegenheit die Verhandlungen eingeleitet, jedoch nicht abgeschlossen worden. Nunmehr ist die Verwaltung der Südbahn in einem an dieselbe ergangenen Erlasse eingeladen worden, in Verhandlungen wegen Ueberlassung des der Südbahn gehörigen Sechstelantheiles der Wiener Verbindungsbahn an den Staat einzutreten. Der Entschluss der Regierung, das letzte Sechstel der Wiener Verbindungsbahn zu erwerben, hängt zweifellos mit der Frage der Wiener Stadtbahn zusammen.

Die Kommission zur Feststellung des Waarenwerthes im Ungarischen Bahnverkehr.

Diese vom Ungarischen Handelsministerium schon vor einigen Jahren ins Leben gerufene Kommission wurde mit Neujahr neu organisirt und durch die Vertretungen der Handels- und Gewerbekammern ergänzt. Bei der kürzlich abgehaltenen ersten Sitzung dieser Körperschaft wurden die für das Jahr 1893 festgestellten Waarenwerthe im allgemeinen bestätigt, wobei sich nur bezüglich der Hauptartikel der Ungarischen Holzausfuhr eine Debatte ergab.

Direkte Beförderung von dem Verderben unterliegenden Waaren.

Die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen hat rücksichtlich der Beförderung von Eiern, geschlachtetem Geflügel, Obst und anderer dem schnellen Verderben unterliegenden Artikel mit den Eisenbahnverwaltungen von Süd- und Norddeutschland, Belgien, der Niederlande, Schweiz und Frankreich eine Vereinbarung wegen beschleunigter direkter Beförderung getroffen. Die bezüglichen Fahrordnungen des In- und Auslandes können laut Kundmachung der genannten Eisenbahndirektion bei den Handels- und Gewerbekammern eingesehen werden.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monate März d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 6 580 300 fl.
für 1 km 884 fl. (— 231 401 fl., für 1 km + 26 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 146 066 „
für 1 km 819 fl. (— 19 508 fl., für 1 km — 14 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 722 557 „
für 1 km 187 fl. (+ 83 814 fl., für 1 km ± 0 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 8 448 923 fl.
für 1 km 666 fl. (— 167 095 fl., für 1 km — 37 fl.).

In den 3 ersten Monaten dieses Jahres haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	17 097 800 fl.	(— 279 952 fl.),	für 1 km	2 283 fl.	(— 38 fl.)
b)	3 148 285 „	(+ 155 148 „),	„ 1 „	2 249 „	(+ 111 „)
c)	1 997 802 „	(+ 399 389 „),	„ 1 „	518 „	(+ 51 „)
zus.	22 243 887 fl.	(+ 274 585 fl.).			

Die kilometrischen Einnahmen sämmtlicher Ungarischen Eisenbahnen beziffern sich für die 3 ersten Monate dieses Jahres auf 1 753 fl., d. i. um 40 fl. weniger gegen das Vorjahr.

Zugverspätungen im Monate März d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 132; bei den Personenzügen über 20 Minuten 351; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 125; im ganzen 608. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und aussergewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, Hindernisse auf der Bahn, falsche Handhabung der Betriebseinrichtungen, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 64.

Direktorenkonferenz über das Eisenbahn-Betriebsreglement.

In Prag fand eine Eisenbahndirektoren-Konferenz statt, auf deren Tagesordnung die Berathung über jene Abänderungen des Eisenbahn-Betriebsreglements stand, welche die vom Handelsministerium einberufene Enquete vorgeschlagen hat. Die Konferenz führte nicht zu dem gewünschten Resultate, da namentlich die Ungarischen Staatsbahnen sich in den wichtigsten Punkten, und zwar sowohl bezüglich der Verjährung als bezüglich der Routenvorschrift, ablehnend verhielten. Die Konferenz wies die Angelegenheit einem Subkomitee zu.

(Diese der „N. F. Pr." entnommene Notiz ist nicht ganz richtig, weil in der am 12. April d. J. abgehaltenen Konferenz von Ungarischer Seite nur nebensächliche Einwendungen erhoben wurden. Wir werden in der Lage sein, demnächst über diese Konferenz ausführlich zu berichten.)

Konferenz der Vorstände der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten, Sektionschef Dr. v. Bilinski, hat bei der Generaldirektion der Staatsbahnen eine Konferenz stattgefunden, zu welcher auch sämmtliche Vorstände der Betriebsdirektionen nach Wien berufen

worden sind. Den Gegenstand der Berathung bildeten einige allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, sowie mehrere Anträge, welche sich auf die Verbesserung der Betriebseinrichtungen beziehen.

Errichtung neuer Haltestellen.

Auf der Strecke Jägerndorf-Troppau der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wurde eine neue Personen-Haltestelle mit der Benennung „Wawrowitz“ errichtet.

Die früher auf derselben Strecke schon bestandene Haltestelle gleichen Namens erhält den Namen „Wawrowitz-Zuckerfabrik.“

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Zabierzow und Krakau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gelegene Haltestelle „Lobzow“ für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Namensänderung einer Station.

Die auf der Linie Vojtek-Nemetbogsan der Königlich Ungarischen Staatsbahnen gelegene Station Moriczföld-Sosdia erhielt den Namen „Moriczföld-Soosd“.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

In der am 25. April d. J. abgehaltenen Generalversammlung waren 60 Aktionäre anwesend, welche 12525 Aktien mit 1181 Stimmen vertraten. Nachdem der Vorsitzende die Versammlung begrüsst und des verschiedenen Mitgliedes des Revisionsausschusses, Herrn Theodor Schmidt, gedacht hatte, wurde in die Tagesordnung eingetreten.

Die Generalversammlung verzichtete auf die Verlesung des Geschäftsberichts, nahm denselben sowie den Rechnungsabschluss für das Jahr 1893 als genehmigt zur Kenntniss und ertheilte dem Verwaltungsrathe einstimmig Entlastung.

Der Antrag des Verwaltungsrathes: den im § 52 der Gesellschaftsstatuten bezeichneten Reservefonds um 738750 fl., d. i. auf 10 % des eingezahlten Aktienkapitales von 19047500 fl., daher auf 1904750 fl. aus dem Dispositions-Reservefonds zu erhöhen, wurde einstimmig angenommen. Ebenso gelangte der bezüglich der Vertheilung des Reingewinnes vom Verwaltungsrathe gestellte Antrag, von dem erzielten Reingewinn im Betrage von 2533395 fl. zur Aktientilgung 59975 fl. zu verwenden, (eine Zuweisung an den Reservefonds entfällt, nachdem derselbe nach Annahme des verwaltungsräthlichen Antrages bereits die 10 % Höhe des eingezahlten Aktienkapitales erreicht hat), an 5 % Zinsen für die im Umlauf befindlichen 35508 Aktien je 25 fl. = 887700 fl. auszuzahlen, ferner von dem sodann noch verbleibenden Betrage, zuzüglich 322621 fl. Einkommensteuer-Rückzahlung für die Jahre 1890, 1891 und 1892, an statutenmässiger Tantieme dem Verwaltungsrathe 140475 fl. zuzuweisen und von dem auf 1767866 Gulden sich beziffernden Restbetrage eine 9,4 % Superdividende, d. i. je 47 fl. für 35508 Aktien und 1999 Genussscheine, daher zusammen 1762829 fl. zu zahlen, sodann von dem 5037 fl. betragenden Reste zuzüglich des Saldovortrages aus dem Jahre 1892 von 435234 fl. die für das Jahr 1893 entfallenden Zinsen von je 10 fl. für 1999 Genussscheine = 19990 fl. zu verwenden und den Restbetrag von 420281 fl. als Gewinnvortrag für das Jahr 1894 zu übertragen, wurde einstimmig angenommen. Zugleich theilte der Vorsitzende mit, dass die diesjährige Dividende — ohne Präjudiz für künftige Jahre — schon ab 1. d. Mts. flüssig gemacht werden wird.

Bei der hierauf folgenden Verwaltungsrathswahl wurden die ausscheidenden Verwaltungsraths-Mitglieder: Dr. Josef Tragy, Geheimrath Alfred Thieme, Dr. Alexander Peez und Dr. Franz Karl Stradal wieder gewählt. In den Revisionsausschuss zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1894 wurden die Herren: Dr. N. Robitschek, Kaiserlicher Rath, Emanuel Zeidler und Wilhelm Riecken als Mitglieder, und die Herren Alfred Hoffmann und Robert Birnbaum als Ersatzmänner gewält.

Generalversammlung der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen am 21. April d. J.

Die Versammlung nahm von der Verlesung des Geschäftsberichtes für 1893 Umgang und nahm den Antrag des Verwaltungsrathes in betreff der Verwendung des Reinerträgnisses von 6787 fl. an, wonach 2 % dieses Betrages mit 136 fl. in den Reservefonds hinterlegt, 6000 fl. als Dividende von 1,50 fl. für die Aktie vom 1. d. Mts. ab ausbezahlt und 651 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Die Betriebskosten von Eisenbahnen mit spezieller Begründung der Zugförderungs- bezw. Hebungskosten.

Ueber dieses Thema hielt Ingenieur Anton Seemiller im Verein für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens einen Vortrag. Er besprach die vom Regierungsrath Professor Heyne entwickelte Formel für die Bestimmung der Betriebs- und Hebungskosten, indem er ausführte, dass diese Formel durch ihre Zusammensetzung, besonders aber durch den Hebungskoeffizienten, sich vorzüglich für die Bestimmung der Betriebskosten von Eisenbahnprojekten eigne. Er hält als wichtigsten Faktor für die Aufstellung der Betriebskosten die Bestimmung der Hebungskosten, die für die Zugförderungskosten, welche einen wesentlichen Theil der Gesammtkosten bilden, absolut maassgebend sind. Der Vortragende versucht, an der Hand eines reichen statistischen Materiales, mit Hilfe der Heyne'schen Formel sowie gestützt auf die bei der kommerziellen Trassirung seines Lokalbahnprojektes Köflach-Knittelfeld gemachten eingehenden Studien, endlich im Hinblicke auf die Stellungnahme hervorragender Fachautoritäten, den Beweis zu erbringen, Betriebskostenformeln für die in Gruppen individualisirten Bahnen mit ähnlichen Betriebskosten aufstellen zu können; er glaubt ferner, auf Basis seiner für die Betriebskosten konstruirten Formel in Stand gesetzt zu sein, leichter wie bisher verschiedene Bahnen mit einander zu vergleichen und deren Rentabilität zu bestimmen. Zum Schlusse gibt Ingenieur Seemiller eine vergleichende Darstellung der aus dem Innern Cisleithaniens nach Triest führenden Bahnen und Bahnprojekte, indem er unter Zugrundelegung der für das westliche Staatsbahnnetz aufgestellten Betriebskostenformel den grossen Werth der Wacheiner Linie hervorhebt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Propositionen der Oesterreichisch-Ungarischen Bank, wegen Verlängerung ihres Privilegiums, wurden vom Oesterreichischen Finanzminister als unannehmbar erklärt; dies bewirkte eine flaue Stimmung für die Bankwerthe, welche nur zum Theil auf die Bahneffekten zurückwirkte, da das anhaltende Regenwetter die Erholung der Saaten bewirkt. Trotz der ausländischen Kontreminenoperation wichen Nordbahn (2992,50) und Staatsbahn (342,75) nur unbedeutend, während Südbahn (103,50) auch unter den Gerüchten einer geringeren Dividende zu leiden hatte. Dagegen verfolgten eine steigende Tendenz: insbesondere Elbethalbahn (266,50), von welchen 5000 Stück Aktien zum Kurse von 260 von der Verwaltung an die Bodenkredit-Anstalt abgegeben wurden, während der Minimalkurs, welcher vor 2 Jahren für die Veräusserung dieser Aktien festgesetzt wurde, 240 betrug; Nordwestbahn (228), Lemberg-Czernowitzer Bahn (231,25) wegen der Dividende von 14 fl., Prag-Duxer Bahn (83,50) wegen einer solchen von 2,50 fl.; Dux-Bodenbacher Bahn (56,75) und Böhmische Nordbahn (240,50) folgten dieser Tendenz, letztere, weil in deren bevorstehenden Generalversammlung nähere Mittheilungen über die Kapitalserhöhung erwartet werden. Von Prioritäten waren die der Südbahn, und zwar die 3 % (154,15) und die 5 % (127) in starker Nachfrage. Endlich ist noch die Einlösung des am 1. d. Mts. fällig gewordenen Kupons der Prioritätsobligationen I. und II. Emission, sowie der Emission 1890 der Albrechtbahn zu erwähnen, und zwar der 5 % Silber-Prioritätenkupon I. Emission mit 7,50 fl. Silber per Stück, der 5 % Gold-Prioritätenkupon II. Emission mit 5 fl. Gold = 12,50 Frcs. = 10 ℳ per Stück, der 4 % Silber-Prioritätenkupon Emission 1890 mit 20 fl. Silber, beziehungsweise 4 fl. Silber per Stück. Bei den auswärtigen Zahlstellen erfolgt die Einlösung der Kupons der Silberprioritäten mit dem den Wiener Durchschnittskursen entsprechenden Betrage in Reichsmark, die Einlösung der Goldkupons mit 10 ℳ in Deutscher Reichswährung. Vom 15. d. Mts. ab erfolgt die Einlösung der Kupons nur bei der Hauptkasse der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien. Die Einlösung der am 1. November 1893 verloosten Prioritätsobligationen der drei Emissionen findet vom 1. d. Mts. ab in Wien gleichfalls bei der Hauptkasse der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, dann bis inklusive 14. d. Mts. bei den für die Einlösung der Kupons nominirten bezüglichen Zahlstellen in Berlin, Frankfurt a/M. und München statt.

Aus Russland.

Erhöhte Fahrgeschwindigkeit.

Die Petersburger Presse weiss zu berichten, dass im neuen Sommerfahrplan bereits der erhöhten Fahrgeschwindigkeit einzelner Bahnen Rechnung getragen wird. So sollen auf der Warschauer Bahn diejenigen Züge, welche Anschluss an ausländische Züge besitzen, stündlich 75 Werst machen, auf der Nikolaibahn die Eil- und Schnellzüge 60—75 Werst und die übrigen Personenzüge 50 Werst in der Stunde.

Das wäre allerdings ein grosser Fortschritt, aber — ob das auch auf Russischen Bahnen ausführbar ist?

Projekt Balaschew-Pensa.

Das Ministerium der Verkehrsanstalten wird, nach der „Now. Wr.“, in der nächsten Zeit dem Ministerkomitee das Projekt der Bahnlinie Balaschew-Pensa zur Bestätigung vorlegen. Die neue Bahn wird die Richtung Balaschew-Pensa-

Rusajewka haben und von der Gesellschaft der Südostbahnen gebaut werden.

Kaiserlicher Eisenbahnzug für das Ausland.

Dieser Tage sind auf der mechanischen Alexanderfabrik in Petersburg die Wagen des neuen Kaiserlichen Eisenbahnzuges für ausländische Fahrten fertiggestellt worden. Der ganze Zug besteht aus 11 achträdrigen Wagen, und zwar dem Schlafwagen, dem Speise-Salonwagen, den Wagen für die Grossfürsten, die Grossfürstinnen, die Suite, die Administration, den Dienst, die Küche, die Bedienung, die elektrischen Vorrichtungen und für die Bagage. Die Länge eines jeden Wagens beträgt etwa 9 Faden, so dass die Gesammtlänge des Zuges ohne Lokomotive fast 100 Faden erreicht. Zur Verwendung beim Bau und bei der Einrichtung ist ausschliesslich Russisches Material gelangt und nur Russische Ingenieure und Techniker sind dabei thätig gewesen.

Aus Frankreich.

Zusammenstellbare Rundreisehefte.

Die Französischen Eisenbahnen scheinen, wie wir der Zeitschrift „La voie ferrée“ entnehmen, der Einrichtung der zusammenstellbaren Rundreisehefte (Billets circulaires à itinéraires facultatifs) wenig günstig zu sein. Sie bezeichnen sie als eine unverstopfbare Quelle von Betrügereien, weil nicht durch Aufdrückung von Stempeln die Ankunft und Abfahrt der Reisenden in den grossen Bahnhofen festgestellt werden kann; sie bevorzugen daher die Einrichtung der Verkehrskarten zum halben Tarif (Cartes de circulation à demi-tarif). Die Aufforderung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, die Ermässigung der Fahrkartensteuer auch bei den zusammenstellbaren Rundreiseheften zum Ausdruck zu bringen, hat daher nach dem Urtheile des Landes-Eisenbahnrathes wenig befriedigende Antworten ergeben. Man verlangte von den Eisenbahnen besonders: 1. die Ungleichheit der Ermässigungen für die Reisenden II. und III. Klasse im Vergleich zu denen I. Klasse zu beseitigen; 2. die Bestimmung bezüglich des Mindestbetrages an Fahrgeld, der für die Ausfertigung eines zusammenstellbaren Rundreiseheftes Bedingung ist, zu ändern; 3. die Anzahl der Unterbrechungsstationen zu vermehren; 4. die den Grenzbahnhöfen zugestandenen Vortheile auch auf die Endbahnhöfe von Sackbahnen auszudehnen; und 5. die Tarifbedingungen derart zu ändern, dass die Beamten keinen Einwand gegen die Ausfertigung von Heften für sogenannte strahlenförmige Reisen erheben können.

Die Eisenbahngesellschaften haben fast alle diese Forderungen verweigert und nur die Vermehrung der Unterbrechungsstationen zugestanden. Der Landes-Eisenbahnrath hat sein Gutachten in dem Sinne abgegeben, dass die Eisenbahnen von neuem dringend aufgefordert werden, die Tarife II. und III. Klasse zu ermässigen, während die übrigen Forderungen vertagt oder aufgegeben werden können.

Betriebseröffnung.

Die Drôme-Eisenbahngesellschaft hat am 1. März d. J. die Dampfstrassenbahn Chabeuil-Valence (10,47 km) mit den Zwischenhaltestellen Bérards Freydier, Malissard und Séminaire Berthet dem Betriebe übergeben.

Gemeinnützigkeitserklärungen.

1. Das „Journal officiel“ vom 31. März d. J. veröffentlicht eine Verordnung, durch welche die vom Vendéedepartement am 9. Oktober 1893 an Aubert und Bley konzessionirte Strassenbahn mit mechanischer Zugförderung von Challans nach Fromentine (24,728 km), die für Personen- und Güterverkehr bestimmt ist, für gemeinnützig erklärt wird; das Anlagekapital darf 38 000 Frcs. für 1 km und die jährliche Belastung des Staatsschatzes 760 Frcs. für 1 km oder 18 762,90 Frcs. für die ganze Bahn nicht übersteigen. Zugleich ist das Gesetz angenommen worden, welches die Linie Challans-Fromentine aus den durch Gesetz vom 17. Juli 1879 in Aussicht genommenen Bahnen von allgemeinem Interesse ausscheidet. (Vergl. Nr. 19 S. 169 d. Ztg.)

2. Durch Verordnung vom 28. März d. J. ist die Verbindungsbahn zwischen den beiden, am linken Seineufer gelegenen Bahnhöfen in Rouen, welche der Westbahn durch Vertrag vom 17. Juli 1883 (genehmigt durch Gesetz vom 20. November 1883) unter Vorbehalt konzessionirt ist, für gemeinnützig erklärt worden.

Geldbeschaffung für Lokalbahnen.

Durch ein im „Journal officiel“ vom 18. März d. J. veröffentlichtes Gesetz wird das Drômedepartement ermächtigt, eine in 10 Jahren von 1895 ab zu tilgende 4 % Anleihe von 84 700 Frcs. aufzunehmen, die zur Bestreitung der aus den Verträgen vom 10. August 1891 (genehmigt durch Verordnung vom 17. August 1891) und vom 10. April 1893 (genehmigt durch Verordnung vom 18. April 1893) herrührenden Lasten, nämlich die Anlage zweier Strassenbahnnetze, bestimmt ist. Zur Verzinsung und Tilgung kann das Departement 10 Jahre lang eine Zuschlagssteuer von 8 Cts. zum Grundbetrag der vier direkten Steuern erheben.

Die Pariser Stadtbahn.

Eine halbamtliche Zeitungsnachricht theilte mit, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten vom Ministerrath ermächtigt ist, sich mit dem Gemeinderath wegen der Herstellung der Stadtbahn in Verbindung zu setzen. Ein Vertreter des „Figaro“, der sich zum Minister begab, hat über die Frage folgende Auskunft erhalten: Der Handelsminister Terrier hatte bereits den früheren Minister Viette zur schleunigen Vorbereitung der Stadtbahn mit Rücksicht auf die Weltausstellung im Jahre 1900 aufgefordert; ebenso ist der Generalkommissar der Ausstellung, Picard, der Ansicht, dass die Stadtbahn zum Gelingen der Ausstellung dringend wünschenswerth ist. Derselben Meinung ist der Minister Jonnart; er hat die Frage durch die Ingenieure prüfen lassen und sich dann mit einigen Gemeinderäthen in Verbindung gesetzt, bei denen er überraschendes Entgegenkommen fand. Im einzelnen umfasst der bereits dem Ministerrath vorgelegte Plan des Ministers der öffentlichen Arbeiten folgende Linien: 1. die Verlängerung der Moulineauxlinie bis zur Invalidenesplanade; 2. die Verdoppelung der Auteuillinie zwischen Courcelles und Point du Jour, welche die Seine zu übersetzen hat, um an die Moulineauxlinie bei der Station Grenelle anzuschliessen; 3. eine Linie von der Invalidenesplanade längs des Saint Germainboulevards bis zur Wein-Markthalle, dann von dort eine Biegung machen, die Seine bei der Henri IV.-Brücke überschreiten, die Central-Markthallen berühren und am Nordbahnhof endigen soll; 4. zur Ergänzung würde später noch ein Anschluss der Stadtbahn an den Medicisbahnhof (Luxemburg), Orléans-, Lyonner, Bastillen- und Ostbahnhof erfolgen. Alle diese Linien sollen unterirdisch sein und selbst unter der Seine durchführen; namentlich gilt dies vom Invalidenbahnhof, der den Anblick der Esplanade nicht verunzieren soll. Die Kosten sind auf 100 Millionen Francs veranschlagt und sollen gemeinschaftlich vom Staat, von der Stadt und den grossen Gesellschaften nach einem noch zu vereinbarenden Verhältniss aufgebracht werden; aber jede Zinsengewähr ist ausgeschlossen. Der Plan entspricht im wesentlichen den Wünschen der Veranstalter der Weltausstellung.

Die nächste Tagung des internationalen Eisenbahnkongresses.

Die nächste Tagung des internationalen Eisenbahnkongresses, die im Juni 1895 in London stattfinden soll, verspricht aus dem Grunde von besonderem Interesse zu werden, weil England die Wiege des Eisenbahnwesens ist und dem Kongress eine glänzende Aufnahme zugedacht hat. Der Kongress verdankt bekanntlich seinen Ursprung der fünfzigjährigen Jubelfeier, die aus Anlass der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Belgien im Jahre 1885 in Brüssel stattfand, und versammelte sich bisher abgesehen von Brüssel in Paris, Mailand und St. Petersburg. Der Kongress besteht aus den Staats- und Privatbahnverwaltungen; auch können die Regierungen als solche daran theilnehmen. Der Sitz des ständigen Ausschusses des Kongresses ist Brüssel; der Ausschuss besteht aus 33 Personen und wird bei jeder Tagung zu einem Drittel erneuert. Ausserdem wird der jedesmalige Vorsitzende einer Tagung Mitglied auf Lebenszeit. Jeder Nation dürfen nur 9 Mitglieder angehören; Frankreich hat gegenwärtig 6 Vertreter, Italien 5 und Russland 4, England ist nur durch Lord Stalbridge und Sir Andrew Fairbairn vertreten. Präsident des ständigen Ausschusses ist Dubois, Mitglied der Verwaltung der Belgischen Staatsbahnen, Schriftwart August de Laveleye und Schriftführer Louis Weissenbruch, Ingenieur der Belgischen Staatsbahnen. Da der ständige Ausschuss nur einmal jährlich zusammentritt, so werden die laufenden Geschäfte inzwischen von dem leitenden Ausschuss (Comité de Direction) besorgt, in dem Dubois ebenfalls den Vorsitz führt und Weissenbruch das Schriftführeramt bekleidet, während de Laveleye ihm als Mitglied angehört.

Bisher hatte der Präsident der Tagung, der in dem Tagungslande gewählt wurde, das Sekretariat des ständigen Ausschusses zur Seite; in Zukunft soll aber davon abgegangen werden, so dass bei der nächsten Tagung das Sekretariat des Präsidenten Englisch sein wird. Jede dem Kongress angehörende Verwaltung kann zu den Tagungen je nach der Länge des Netzes 2 bis 8 Vertreter entsenden; ebenso können die Regierungen Vertreter abordnen. Neben einzelnen Personen (Mitglieder des ständigen Ausschusses, Berichterstatter usw.), die von Amtswegen zum Kongress zugelassen sind, können

nur die genannten Vertreter daran theilnehmen. Zulasskarten werden nicht ausgegeben und keine Privatperson kann sich auf irgend eine Weise das Recht erwerben, Mitglied des Kongresses zu werden. Der „Engineering" ist indessen der Meinung, dass es vortheilhaft sein würde, dem Präsidenten das Recht zu geben, gewisse Personen einzuladen und ihnen bei den Berathungen das Wort zu ertheilen; eine solche Vollmacht würde seiner Ansicht nach nur selten ausgeübt werden, könnte aber bei Gelegenheit von Nutzen sein. Gegenwärtig gehören 47 Regierungen dem Kongresse an, darunter u. a. diejenige von Grossbritannien, vom Kapland, von Natal und der Australischen Kolonien mit Ausnahme von Queensland und West-Australien. 250 Staats- oder Privatbahnen sind Mitglieder des Kongresses. Die Kosten der Einrichtung werden von den theilnehmenden Verwaltungen durch Beiträge aufgebracht, die 100 Frcs. für die Verwaltung nebst 15 Cts. für 1 km Betriebslänge betragen; die Regierungen setzen ihre Beiträge selbst fest. Grossbritannien bezahlt 2000 Frcs.

Den Ehrenvorsitz bei der nächstjährigen Tagung wird der Prinz von Wales übernehmen. Der ständige Ausschuss ergänzt sich zum Zweck der Einrichtung jeder Tagung durch zeitweilige Mitglieder, die dem Aufnahmelande angehören; so hat sich auch jetzt eine Englische Abtheilung des ständigen Ausschusses gebildet. Sie besteht aus 15 Verwaltungsräthen, je einer für die 15 grossen Englischen Gesellschaften, aus 6 Direktoren und Sir Courtenay Boyle, ständigem Schriftführer des Handelsamtes, als Vertreter der Regierung. Den Vorsitz in diesem Englischen Ausschuss führt Sir Andrew Fairbairn, Verwaltungsrath der grossen Nordbahn und Mitglied des leitenden Ausschusses des Kongresses; Vizepräsident ist Lord Emlyn, Vizepräsident der Grossen Westbahn und Schriftführer W. M. Acworth. Auch der Verein der Englischen Eisenbahnen, der einen besonderen Ausschuss zur Aufnahme der Gäste in Grossbritannien eingesetzt hat, hat Acworth zum Schriftführer dieses Ausschusses gewählt, so dass ihm die Hauptlast der Geschäfte zufallen wird.

Die von den Berichterstattern verfassten Denkschriften werden nicht im Kongress verlesen, weil der Zuhörer unmöglich den genauen Sinn der ganzen Denkschrift erfassen kann, sondern lange vorher gedruckt und an alle Abgeordneten vertheilt. Für die nächstjährige Tagung soll die Drucklegung spätestens Ende September d. J. beendet sein; sie werden in Französischer und Englischer Sprache in dem amtlichen „Bulletin" des Kongresses veröffentlicht. Den am Kongress theilnehmenden Verwaltungen und ihren Oberbeamten ist es gestattet, Mittheilungen über die auf der Tagesordnung befindlichen Gegenstände dem Kongress zu unterbreiten. Der leitende Ausschuss in Brüssel beschliesst, ob diese Mittheilungen gedruckt und vertheilt werden sollen; auch hat der Berichterstatter die Pflicht, sie in seinem Bericht zu berücksichtigen, wenn sie ihm zeitig genug mitgetheilt werden. Endlich gibt der Berichterstatter vor der betreffenden Abtheilung des Kongresses eine Uebersicht über die ihm zur Prüfung übertragene Frage und diese Uebersicht dient den Beschlüssen zur Grundlage.

Die Tagesordnung für den Kongress in London haben wir bereits in Nr. 9 S. 74 d. Ztg. mitgetheilt.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung der Ringbahnstationen Jungfernhaide und Beusselstrasse für den Personenverkehr. Am 1. Mai d. J. werden die neuen, zwischen Westend und Wedding am Nordring der Berliner Ringbahn belegenen Ringbahnstationen „Jungfernhaide" und „Beusselstrasse" für den Personenverkehr eröffnet. Von demselben Zeitpunkt ab kommt die bisherige Ringbahnstation „Moabit" für den Personenverkehr in Wegfall. Der Fahrplan für die neuen Stationen ist in dem vom 1. Mai d. J. ab gültigen Sommerfahrplan der Berliner Stadt- und Ringbahn enthalten.

Die bahnseitige Abfertigung von Reisegepäck nach und von den genannten Stationen ist ausgeschlossen.

Berlin, im April 1894. (1056MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Am 15. Mai d. J. wird die Reststrecke Strehlen-Glambach der Nebenbahn Strehlen-Grottkau im Bezirk Breslau eröffnet. Hierdurch treten für die an dieser Strecke gelegenen Stationen: Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn und Wansen im Staatsbahnverkehr Bromberg-Breslau ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 27. April 1894. (1057)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Der im Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und der Crefelder Eisenbahn einerseits und Stationen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen andererseits vom 1. Dezember 1893 enthaltene Ausnahmetarif 2 für Getride aller Art und Mühlenfabrikate gelangt mit dem 1. August d. J. zur Aufhebung.

Köln, den 5. Mai 1894. (1058)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutsch - Schweizer. Eisenbahnverband. Die Station Speyer Hafen der Pfälzischen Eisenbahnen wird mit Wirkung vom 1. Mai l. J. in das Heft I B der Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarife (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) einbezogen. Nähere Auskunft ertheilt die genannte Station, sowie unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 30. April 1894. (1059)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Am 1. Mai d. J. treten folgende Nachträge in Kraft:
a) Nachtrag XIV zum Gütertarif, Heft 1,
b) „ XIII „ „ „ 2,
c) „ VIII zum Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen

Die Nachträge zu a und b enthalten, neben verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, anderweite und zwar zumeist mit Frachtermässigungen verbundene Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Böhla, Naundorf b. Dresden und Weinböhla bezw. Cossebaude und Dresden-Friedrichstadt der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Der zu c genannte Nachtrag enthält Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit unserer Station Gautzsch.

Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 30. April 1894. (1060)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen und Koks von Rheinland - Westfalen nach Stationen der Luxemburgischen Prinz Heinrichbahn tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält eine Bestimmung, nach welcher die Abfertigung im gebrochenen Verkehr eintritt, sobald im Frachtbriefe ein für den direkten Tarif nicht vorgesehener oder zeitweise nicht zulässiger Weg vorgeschrieben ist, sowie eine Bestimmung hinsichtlich der Berechnung der Fracht für Koks, bei Verwendung von Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht.

Der Nachtrag kann unentgeltlich bezogen werden.

Köln, den 30. April 1894. (1061)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die in den Nachträgen zu den betreffenden Gütertarifen vorgesehenen Frachtsätze für die an der Neubaustrecke Gernsbach-Weisenbach gelegenen Stationen Hilpertsau und Weisenbach treten mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen d. i. am 1. Mai d. J. in Kraft. Nach und von Station Hilpertsau können Wagenladungsgüter vorerst noch nicht abgefertigt werden.

Karlsruhe, den 30. April 1894. (1062)
Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Altona-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab treten neue ermässigte Ausnahmetarifsätze für Braunkohlendarrsteine (Brikets) bei Aufgabe in Sendungen von mindestens 20 000 kg von den Versandstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn nach einer erheblichen Anzahl neu in den Ausnahmetarif einbezogener Schleswig-Holsteinischer Stationen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. April 1894. (1063MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch-Schlesischer Kohlenverkehr. Zum Tarif für den vorgenannten Verkehr gelangt mit dem 1. Juni d. J. der Nachtrag IV zur Einführung, welcher neue Frachtsätze für Sendungen von dem bei Station Brzezinka (Eisenb. - Dir. - Bez. Breslau) gelegenen Marthaschacht der Karlssegengrube und nach Station Frättingsdorf, Mistelbach und Ladendorf der Oesterreich.-Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft enthält. Druckabzüge können von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 2. Mai 1894. (1064)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J.

tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 3 in Kraft. Die in denselben aufgenommenen Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind seitens der Aufsichtsbehörde genehmigt worden. Der Nachtrag enthält ferner u. a. Entfernungen für neueinbezogene Stationen sowie anderweite Entfernungen für einzelne Verkehrsbeziehungen und ausserdem Bestimmungen über Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Braunkohlenbrikets (bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger) auf weitere Schleswig-Holsteinische Stationen.

Soweit durch den Nachtrag gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, gelangen letztere erst mit dem 1. August d. J. zur Einführung.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen unentgeltlich zu haben.

Altona, den 30. April 1894. (1065)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güter- und Viehverkehr Frankfurt-Erfurt. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden die an der Neubaustrecke Langenschwalbach-Zollhaus gelegenen Stationen Hohenstein in Nassau, Michelbach in Nassau, Kettenbach und Rückershausen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in den direkten Güter- und Viehverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft über die zur Anwendung kommenden Frachtsätze, Abfertigungsbefugnisse etc. ertheilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. April 1894. (1066 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nachtrag VI zum **Belgisch-Südwestdeutschen Heft 3a**, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Sendungen roher Baumwolle in Wagenladungen von 10 000 kg von den Belgischen Seehäfen nach Elsässischen Stationen gelangt mit 1. Mai 1894 zur Einführung. Abgabe unentgeltlich.

Strassburg, den 28. April 1894. (1067)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. sind zum Verbands-Gütertarif folgende Nachträge ausgegeben worden:

zum Heft 6 (Baden-Main-Neckarbahn) der Nachtrag IV,
zum Heft 7 (Baden-Saarbrücken) der Nachtrag VIII,
zum Heft 8 (Baden-Pfalz) der Nachtrag VII,
zum Heft 9 (Baden-Hess. Ludwigsbahn) der Nachtrag VI.

Diese Nachträge enthalten neben Ergänzungen der Vorbemerkungen, Entfernungen und Frachtsätze für die mit dem 1. Mai l. J. für den allgemeinen Güterverkehr neu eröffneten Badischen Stationen Hilpertsau und Weisenbach, sowie Ergänzungen der Ausnahmetarife; ferner noch rücksichtlich der Hefte 6, 8 und 9 Bestimmungen über die Abfertigung von Gütersendungen im Verkehr mit den Stationen der schmalspurigen Lokalbahnen Kehl-Bühl und Rhein-Ettenheimmünster.

Karlsruhe, den 30. April 1894. (1068)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

1. Zufolge Beschlusses des Bundesraths sind die in Nr. LIV der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorgesehenen besonderen Beförderungsbedingungen für gewöhnliche Salpetersäure (Scheidewasser) mit dem 1. April d. J. ausser Kraft getreten und finden für diesen Artikel fortan lediglich die Bestimmungen unter XV der Anlage B Anwendung.
2. Die für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Preussischen Staatsbahnen andererseits eingeführten allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide- und Mühlenerzeugnisse, sowie der am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Ausnahmetarif für den Malz-Versand von Schlesischen Stationen nach Frankfurt H. L. B. und Ostbahnhof treten am 1. August d. J. ausser Kraft.

Mainz, den 1. Mai 1894. (1069)
In Vollmacht des Verwaltungsraths: Die Spezialdirektion.

Mit dem 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag VIII zum Bromberg-Sächsischen Verband-Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher veröffentlichten Tarifänderungen neue Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II nach den diesseitigen Küstenstationen Belgard, Braunsberg, Colberg, Dirschau, Gr.-Lindenau, Heiligenbeil, Marienburg, Rügenwalde, Schlawe, Stolp, Stolpmünde, Tapiau, Tilsit und Wehlau, sowie ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in diesen Artikeln für den Platzverkehr nach den diesseitigen Hafenstationen.

Bromberg, den 27. April 1894. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg. Mit Wirkung vom 1. Mai 1894 ist zu dem Tarif für die direkte Güterbeförderung zwischen den Rhein- und Mainhafenstationen Frankfurt a/M., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Ludwigshafen a/Rh., Mainz und Mannheim einerseits und den Württ. Stationen andererseits vom 1. Juni 1890 der IV. Nachtrag erschienen, welcher Frachtsätze für einige neu aufgenommene Württ. Stationen, sowie Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält und an die Besitzer des letzteren auf Verlangen unentgeltlich abgegeben wird.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Stuttgart, den 30. April 1894. (1071)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Pfälzische Eisenbahnen. Pfälzischer Lokal-Thier- usw. Tarif. Zum Lokal-Thier- usw. Tarif vom 1. Januar 1893 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 Nachtrag I zur Ausgabe gekommen.

Ludwigshafen a. Rh., am 30. April 1894.
Die Direktion. (1072)
v. Lavale.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahn-Verband. Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. ermässigt sich im Ausnahmetarif Nr. 14 für Baumwollwaaren (gemeine) der Frachtsatz Füssen-Prag (Staatsbhf.) von 3,65 M. auf 3,55 M. pro 100 kg.

München, den 29. April 1894. (1073)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf 1. Mai 1894 gelangt Nachtrag II zum Badischen Expressguttarif — Ergänzung der Bestimmungen enthaltend — zur Ausgabe.

Die in den Nachtrag aufgenommene Zusatzbestimmung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Exemplare des Nachtrags können durch Vermittelung der Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 1. Mai 1894. (1074)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Am 15. Mai 1894 treten im Verkehr zwischen den Stationen Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn und Wansen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits Entfernungs-Abkürzungen ein.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Soldin, den 1. Mai 1894. (1075)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Zum Gütertarife zwischen dem Direktionsbezirk Frankfurt a/M., der Hohenebra-Ebeleber und der Kerkerbachbahn einer- und der Main-Neckarbahn anderseits tritt am 1. Mai l. J. der Nachtrag XI in Kraft.

Näheres bei den Güterabfertigungen.

Darmstadt, den 28 April 1894. (1076)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. Mai l. J. wird der Ausnahmetarif 6 für Garne aller Art, Baumwollgewebe etc. wie folgt ergänzt:

Nach und von	Rybnik a)	Rybnik b)
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Krumbach-Hürben **)	5,82	5,11

München, 26. April 1894. (1077)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn. (Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide etc.) Am 1. August d. J. treten die im Tarifheft 3 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife a (Getreide etc.) und c (Kleie) ausser Kraft. Ausserdem werden von diesem Tage ab die in dem genannten Tarifheft enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs e (Mais) zum Theil durch anderweite erhöhte Frachtsätze ersetzt. Die den Ausnahmetarifen a und c angehörenden Artikel Getreide etc. und Kleie werden sodann nur noch zu den für Oelsaaten und Malz bezw. Reisabfall, Oelkuchen etc. bestehenden Sätzen der Ausnahmetarife b bezw. d direkt abgefertigt werden. Ueber die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen wird auf Wunsch von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen Auskunft ertheilt.

Magdeburg, den 30. April 1894. (1078)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Frankfurt a/M.-Hessischer Wechselverkehr. Der in den vorbezeichneten Verkehren auf Entfernungen von mehr als 200 km in Geltung befindliche (Staffel-) Ausnahmetarif für Getreide- und Mühlen-

fabrikate wird zum 1. August d. J. aufgehoben.

Frankfurt a/M., den 30. April 1894. (1079)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Theil IV Heft 3 vom 1. Juni 1894 (Böhmisch - Bayerischer Holzverkehr). Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. tritt als Theil IV Heft 3 des Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischen Verbands - Gütertarifes ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz von Stationen der K. K. priv. Böhmischen Westbahn nach Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in Kraft.

München, den 29. April 1894. (1080)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau, Romanshorn (Verkehr der Stationen Basel und Schaffhausen). Am 10. Mai d. J. tritt zum Tarif für die vorbezeichneten Güterverkehre der Nachtrag II in Kraft.

Er enthält u. a. Aenderungen von Frachtsätzen und Frachtsätze für neu einbezogene Stationen und ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 26. April 1894. (1081)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 1. Mai d. J. ab ist die Station Labbeck der Nordbrabant - Deutschen Eisenbahn mit direkten Frachtsätzen in den Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) etc. einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen andererseits einbezogen.

Wegen der Frachtberechnung ist das Nähere bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 1. Mai 1894. (1082 B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Galizisch-Südwestrusssischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages III zum Ausnahmetarif für Getreide etc. Mit 15. Mai beziehungsweise soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Mai n. St. 1892 gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc. im obenbezeichneten Verkehre in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen und der Frachtsätze, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 1. Mai 1894. (1083)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch - Wiener Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1894 tritt der Nachtrag II zu dem ab 1. Februar 1893 gültigen Tarife für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie lebenden Thieren im Verkehre zwischen Wien (Nord- oder Staatsbahnhof), sowie den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien und Wien (Donau - Uferbahnhof der Kaiser Ferdinands - Nordbahn) einerseits und Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn und K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) andererseits, enthaltend:

1. Einführung des Ausnahmetarifes XVII für die frachtgutmässige Beförderung von Wein in Wagenladungen und
2. Aufnahme der Station Osielec in den Spezialtarif 2 für Holz der Pos. H—19 des Tariftheiles I, der Station Osielec und Sól in den Ausnahmetarif III und X

in Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 3 kr. Oesterr. Währ. erhältlich.

Wien, im April 1894. (1084)
K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
zugleich im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Grenzverkehr Russland - Vorarlberg und Lindau. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 15. Mai 1894 tritt ein Tarif für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg und Lindau in Kraft, durch welchen der Gütertarif vom 1. Februar 1891 nebst Nachtrag 1 und der Ausnahmetarif für Getreide etc. vom 1. Januar 1893 nebst Nachtrag I für den Verkehr Russisch - Oesterr. Grenzstationen einerseits, dann Vorarlberg - Schweizerischer Grenzstationen und Bodensee-Hafenplätzen anderseits ausser Kraft gesetzt werden.

Exemplare dieses Tarifes können bei den betheiligten Verwaltungen um den Preis von 30 kr. Oe. W. = 50 ₰ = 60 Cts. käuflich bezogen werden.

Wien, 1. Mai 1894. (1085)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Roheisen treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Solnitz	84 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Solnitz	79 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Solnitz	106 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, Aussig - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 28. April 1894. (1086)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch - Oesterreichischer Personenverkehr über den Bodensee und Arlberg. Auf 1. Juni d. J. tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen zahlreiche bisherige direkte Tarifsätze aufgehoben werden.

Nähere Auskunft ertheilt unser Personen-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 1. Mai 1894. (1087)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Für die Französisch-Englisch-Belgisch - Luxemburgisch-Deutsch - Schweizerisch-Oesterreichischen Rundreiseverkehre tritt am 1. Mai d. J. — unter Aufhebung der für dieselben seither bestandenen Tarife — ein neuer Tarif in Geltung.

Gleichzeitig wird bekannt, dass für die Rundreisehefte in London über Ostende und über Calais, welche in Appenweier, Baden, Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Darmstadt und Frankfurt a/M. zur Ausgabe gelangen, vom 1. Juli d. J. ab geringfügige Erhöhungen der Taxen eintreten, über welche auf Anfrage unser Tarifbüreau hier nähere Auskunft ertheilt.

Strassburg, den 28. April 1894. (1088
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I vom 1. April 1894. Die in der dem vorbezeichneten Tarife angefügten Zusammenstellung der für die Beförderung von Sonderzügen etc. über Verbindungsbahnen zur Berechnung kommenden Gebühren unter Ziffer 17, 20 und 22 verzeichneten Gebühren für Ueberführungen zwischen den getrennten Bahnhöfen in Lalendorf und Neubrandenburg und Waren sind mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde vom 1. April d. J. ab in Wegfall gekommen.

Berlin, den 27. April 1894. (1089MG)
Namens sämmtlicher Deutscher Eisenbahnverwaltungen:
Die Königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

4. Verdingungen.

Verding von Telegraphenmaterialien. Die im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen:

54 250 kg verzinkter Eisendraht,
2 400 m Guttaperchadraht und
1 200 Stück Isolatoren mit Stützen

sollen in öffentlicher Ausschreibung — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu **benutzende** Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für Eisen- und Guttaperchadraht und von 1 ℳ für Isolatoren mit Stützen bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im vorbezeichneten Büreau
am 11. Mai 1894, Vormittags 10 Uhr,
statt.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 1. Juni 1894.

Magdeburg, den 27. April 1894. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Ausführung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, der Durchlässe und Brücken, der Wege-Unter- und Ueberführungen, Futtermauern und Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa in der II. Abtheilung, und zwar in den Loosen 7, 8, 9 und 10 (311 117 cbm Bodenbewegung, 27 840 qm Böschungsflächen, 2 279 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 274 cbm Kalk, 528 cbm Betonschüttung, 15 cbm Werksteine und 161 cbm Brunnenmauerwerk).

Termin: Mittwoch, den 30. Mai 1894,
Vormittags 11 Uhr,
im Amtszimmer des Abtheilungs - Baumeisters Schultze in Cuxhaven. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 4 ℳ für sämmtliche Loose und von 2 ℳ für ein einzelnes Loos von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 26. April 1894. (1091)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 36. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Mai 1894.

Inhalt:

Einige Bemerkungen über das Material für hölzerne Querschwellen und über deren Lebensdauer.

Zu Ende des Jahres 1891 betrug die Länge aller Geleise auf den Linien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 118 801 km. Hiervon waren 98 936 km, also 83,28 % unter Verwendung hölzerner Querschwellen erbaut; bei 19 444 km, d. i. 16,36 %, lagen die Schienen auf eisernen Unterlagen verschiedener Anordnung und bei 421 km auf Steinwürfeln. Wenn man vergleichend auf das Jahr 1890 zurückblickt, so bemerkt man eine Zunahme des Oberbaues mit Holzschwellen um 2,45 % und des Oberbaues mit Eisenunterlagen um 9,90 %. Von dem Zuwachs an Geleisen entfallen 56,22 % auf den Holzschwellen-Oberbau und 43,78 % auf den ganz eisernen Oberbau. Diese Zahlen, welche dem offiziellen Berichte des erwähnten Vereins entstammen, enthalten schon für sich allein die ernste Mahnung, allen Fragen, welche die Anwendung der Holzschwellen dem denkenden und vorwärtsstrebenden Bahnerhaltungs-Ingenieur zur Lösung darbietet, auch fernerhin eingehende Beachtung zu widmen und sie nicht über das Bestreben nach Ausbildung und Vervollkommnung des eisernen Oberbaues, als des Oberbaues der Zukunft, zu vergessen.

Niemand wird es den Hüttenwerken verargen, wenn sie unter Hinweis auf ihre ungünstige Lage in dringender Weise den Wunsch aussprechen, dass die Eisenbahnen in der Anwendung eiserner Quer- oder Langschwellen energischer vorgehen und ihnen durch recht umfangreiche Anschaffungen neue Lebenskräfte zuführen. Aber es darf nicht vergessen werden, dass sich die überwiegende Mehrzahl der Bahnen infolge des mächtigen Ansturmes vielfacher verschiedener Forderungen seitens des reisenden Publikums nicht in einer finanziellen Situation befindet, welche sie befähigen würde, zu Gunsten irgend eines Industriezweiges „Nothstandsbauten" auszuführen. Es gilt dies namentlich von den Privatbahnen, deren Verwaltungen zunächst auch die Pflicht obliegt, eine möglichst hohe Verzinsung des Anlagekapitals anzustreben. Die Bahnverwaltungen müssen vor allem darauf bedacht sein, das Bestehende gut zu erhalten und sie können kostspielige Neuanschaffungen und Umstaltungen in der Anlage der Schienenwege nur insoweit ins Auge fassen, als einerseits überhaupt die Nothwendigkeit der Beseitigung des Vorhandenen existirt und andererseits für die Zukunft ein erheblicher wirthschaftlicher Vortheil sicher zu erwarten ist. Nun besteht aber gegenwärtig noch kein eiserner Oberbau, der erwiesenermaassen alle Vortheile des Holzschwellen - Oberbaues vereinigt, von allen Nachtheilen desselben vollkommen frei ist und dennoch allen ökonomischen Anforderungen Rechnung trägt. So lange aber die Betriebssicherheit nicht unbedingt dazu drängt, den Holzschwellen-Oberbau zu verlassen, so lange wird eben die ökonomische Seite der Frage die maassgebende und entscheidende bleiben. In dem weitaus grösseren Theile jener Gebiete, welche die Linien des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durchziehen, sind Holzschwellen wesentlich bil-

liger, als Eisenschwellen. Dieser Umstand bildet ohne Zweifel auch eine Hauptursache der eigentlich überraschenden Erscheinung, dass selbst bei dem Baue neuer Hauptbahnen nicht ausschliesslich Eisenschwellen zur Anwendung gelangen.

Bei den Nebenbahnen besteht in noch viel geringerem Grade, als bei den Hauptbahnen, das Bedürfniss nach der Anwendung des ganz eisernen Oberbaues. Die Beanspruchung des Oberbaues ist hier eine mindere; die hölzerne Schwelle erscheint also um so weniger bedenklich; sie trägt aber überdies der Forderung der möglichst billigen Anlage der Bahn Rechnung — und die Erfüllung dieser Forderung ist die Grundbedingung für das Zustandekommen solcher Bahnen. Es wird vielfach auf die höheren Erhaltungskosten des Holzschwellen-Oberbaues gegenüber dem eisernen Oberbau hingewiesen; gerade für Nebenbahnen erscheint dieser Umstand, dessen allgemeine Gültigkeit übrigens von mancher Seite bestritten wird, von minderem Belang; denn erstens ist das zu verzinsende Kapital bei Anwendung der Holzschwelle ein bedeutend kleineres und zweitens handelt es sich in den fraglichen Fällen gewöhnlich nur um sehr bescheidene Verzinsungen. Dabei darf nicht übersehen werden, dass auf Nebenbahnen die Dauer der Schwellen wegen der geringeren mechanischen Einwirkungen eine längere ist und auch ihrer Auswechselung nicht jener Grad der Betriebsgefährlichkeit anhaftet, wie auf Hauptbahnen.

Für die Beurtheilung der Güte einer Schwelle sind deren Preis und Lebensdauer maassgebend. Jenen zu vermindern und diese zu erhöhen, erscheint als eine wichtige Aufgabe des Bau- und Bahnerhaltungsingenieurs. Es dürften daher einige Bemerkungen in dieser Hinsicht, welche auf neuere Studien und Erfahrungen aufmerksam machen, nicht ohne Interesse sein.

I.

Der Preis der Schwellen ist in hohem Grade von den Kosten für ihre Beförderung vom Gewinnungsorte zur Verwendungsstelle bei Haupt- und besonders bei Nebenbahnen abhängig. Eine Verminderung dieser Kosten könnte in manchen Fällen dadurch erreicht werden, dass man sich bei der Wahl des Schwellenmaterials nicht allzu ängstlich auf jene wenigen Holzarten beschränken würde, welche in Deutschland, Oesterreich, Frankreich usw. fast ausschliesslich Anwendung finden.

Auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika werden sehr verschiedene Holzgattungen für Querschwellen benutzt. Die nachstehende Uebersicht, welche ich nach einem authentischen Berichte eines Amerikanischen Eisenbahn-Fachblattes zusammengestellt habe, führt die wichtigsten Gattungen an und gibt zugleich Auskunft über die Grösse ihrer Verwendung und die Dauer ihres Lebens:

Holzgattung	Verwendung %	Mittlere Dauer Jahre
Eiche (White-oak und Rock-oak)	60	8
Cypresse	2	8
Edelkastanie	5	7½
Wacholder (Juniperus Virginiana, Red cedar)	6	7
Gelbföhre (Pinus mitis, yellow pine)	20	6
Rothholz (red wood)	3	6
Hemlocktanne (Kanadische Tanne, Schierlingtanne)	3	4½
verschiedene andere Hölzer	1	—

Von diesen Holzgattungen kommen für unsere Verhältnisse nur die Eiche und die Edelkastanie in Betracht. Cypresse und Wacholder erreichen bei uns nicht die für Oberbauschwellen nothwendigen Ausmaasse. Der Gelbföhre steht unsere Rothföhre hinsichtlich der Eigenschaften des Holzes ebenbürtig zur Seite; Rothholz und Hemlocktanne sind spezifisch Amerikanische Baumarten.

Die Edelkastanie, deren Heimath Kleinasien ist, hat sich seit den ältesten Zeiten im wärmeren Europa eingebürgert. In Italien, Griechenland, Spanien, Frankreich, in den Rheingegenden, im Elsass wird die Edelkastanie kultivirt, in Ungarn, im südlichen Krain finden sich grössere Waldbestände derselben; in Tirol erscheint sie als gewöhnlicher Waldbaum, als Gebirgspflanze; ebenso gedeiht sie auch in den südlicheren Gegenden Deutschlands bis an den Main hin und findet sich selbst in Norddeutschland in besonders geschützten Lagen. Es wird deshalb wohl vorkommen, dass bestehende Bahnen nahe solchen Wäldern hinziehen, wie auch, dass bei Anlage neuer Bahnen, namentlich Nebenbahnen, grössere Bestände von Edelkastanien berührt werden und es demnach mit Rücksicht auf die geringe Transportweite des Holzes von wirthschaftlichem Vortheil werden könnte, deren Holz zur Erzeugung von Schwellen zu verwerthen.

Wir haben uns nun allerdings zunächst die Frage vorzulegen, ob es für diese Zwecke auch brauchbar ist, d. h. ob es die entsprechende Widerstandsfähigkeit gegen mechanische Einwirkungen und gegen die Einflüsse der Witterung besitzt und den Nägeln eine genügend grosse Haltfestigkeit gewährt. Es war ziemlich schwierig, sich hierüber näher zu informiren. Man hat der Edelkastanie bisher verhältnissmässig wenig Beachtung geschenkt; in älteren Fachwerken geschieht ihrer überhaupt sehr selten Erwähnung; in neueren Abhandlungen wird ihrer zumeist auch nur ganz oberflächlich gedacht; vielfach wird sie bezüglich ihrer Eigenschaften mit der häufiger vorkommenden Rosskastanie verwechselt, deren Holz unter den atmosphärischen Einflüssen rasch zu Grunde geht und sich für Eisenbahnschwellen durchaus nicht eignet.

Nördlinger gibt über die wichtigsten technischen Eigenschaften der Edelkastanie nachstehende interessante Aufschlüsse, denen ich zum Vergleiche auch die betreffenden Werthe für die Eiche und Lärche anfüge.

Holzgattung	Spezifisches Gewicht	Zugfestigkeit kg/cm²	Druckfestigkeit kg/cm²	Biegungsfestigkeit kg/cm²
Eiche	0,75	13,11	5,11	10,20
Lärche	0,62	12,62	6,12	13,60
Edelkastanie	0,55	10,79	5,07	10,33

Man erkennt sofort die Aehnlichkeit der drei Holzgattungen. Das Holz der Edelkastanie besitzt aber auch die übrigen physikalischen und technischen Eigenschaften, welche für seine Verwendbarkeit zu Eisenbahnschwellen in Betracht kommen, in einem günstigen Ausmaasse. Bezüglich der Spaltbarkeit ist es dem Lärchenholze gleichwerthig; es zählt zu den ziemlich leichtspaltigen Hölzern, während die Eiche den leichtspaltigen angehört, Tanne und Fichte zu den sehr leichtspaltigen gerechnet werden müssen. Die Deutlichkeit der Jahresringe weist auf grosse Zähigkeit hin, eine Eigenschaft, welche im Verein mit der bedeutenden Festigkeit das Holz gegen Stösse widerstandsfähig erscheinen lässt. Zahlenwerthe konnte ich hierüber ebenso wenig wie über die Haltbarkeit der Nägel eruiren. Hinsichtlich der Härte reiht Nördlinger die Edelkastanie gleich der Buche und der Eiche unter die harten Hölzer ein. Nach Murray weist die Eiche 12—15, die Lärche 15, die Föhre 30—44, die Edelkastanie nur 5—6 Ringe von Splintholz auf und nach Tredgold beträgt das Verhältniss des Splintholzes zum ganzen Stamme bei der Kastanie 0,1, bei der Eiche 0,3. Hierbei ist ein Alter von 6—100 Jahren vorausgesetzt, in welchem die Kastanie ebenso wie die Eiche ihre Reife erlangt.

Für die grosse Dauerhaftigkeit des Kastanienholzes sprechen schon an und für sich die bereits erwähnten Erfahrungen auf Amerikanischen Eisenbahnen. Nach der Schätzung von Lloyd's Komitee steht es hinsichtlich der eben genannten Eigenschaft als Schiffsholz der Eiche in keiner Weise nach. Unter Wasser ist es bekanntlich ausserordentlich dauerhaft. In den Weingärten Südtirols findet man Rebenpfähle aus dem Holze

der Edelkastanie, welche schon länger als ein halbes Jahrhundert in der Erde stecken, ohne von Fäulniss ergriffen zu sein. Alle diese Eigenschaften berechtigen zu der Annahme, dass die Edelkastanie ein für Eisenbahnschwellen brauchbares Holz besitzt. Wie ich erst in neuester Zeit erfuhr, hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn dasselbe auch thatsächlich auf einigen ihrer Linien zu Querschwellen verwendet. Die Dauer der Schwellen betrug bis zu 80 % von jener der Eichenschwelle. Da sich aber der Preis des Kastanienholzes verhältnissmässig höher stellte, als jener des Eichenholzes und der imprägnirten Buchenschwellen, so wurde von der weiteren Verlegung solcher Schwellen in den letzteren Jahren Abstand genommen. Ueber die näheren Umstände, unter denen das Kastanienholz hier zur Anwendung gelangte und welche auf dessen Lebensdauer Einfluss nehmen, ist mir nichts bekannt geworden.

Nach den gegebenen Erörterungen dürfte es sich wohl empfehlen, überall dort, wo sich die Möglichkeit bietet, das Kastanienholz unter günstigen Verhältnissen, namentlich bezüglich des Preises, für Eisenbahnschwellen verwerthen zu können, auf seine Verwendung auch Rücksicht zu nehmen. Eine intensivere Kultivirung dieses herrlichen Baumes wäre überhaupt vom nationalökonomischen Standpunkte aus freudig zu begrüssen, denn der grosse Schatz, den uns die Natur in der Edelkastanie gewährt hat, wird noch lange nicht in vollem Maasse ausgenützt.

In der „Revue générale des chemins de fer“ macht der Betriebsdirektor der Eisenbahnen der Provinz Santa Fe (Argentinien), Ingenieur G. Poulet, auf die Anwendung des Quebracho colorado — Axtbrecher — für Eisenbahnschwellen aufmerksam. Wenn auch an eine Verwerthung dieses spezifisch Amerikanischen Holzes für Deutschland und Oesterreich nicht gedacht werden kann, so sind einige Daten, welche Poulet über dasselbe mittheilt, doch von allgemeinem Interesse. Das fragliche Holz stammt von einem Terpentingewächs aus der Familie der Anakardien; es ist von rubinrother Farbe und enthält reichliche Mengen Tannin, bis zu 15 % und selbst 20 % seines Gewichtes; es besitzt eine aussergewöhnliche Härte und ein grosses Gewicht. Besonders erwähnenswerth ist seine Dauerhaftigkeit; Pfähle, welche 100 bis 150 Jahre im Boden steckten, zeigten an dem in der Erde gewesenen Stücke keine Spuren von Fäulniss, im Gegentheil, das Holz schien an diesen Stellen sogar widerstandsfähiger, als frischgeschnittenes Holz. Das Tannin scheint eben weit besser, als die gebräuchlichen Imprägnirstoffe, zur Erhaltung des Holzes beizutragen.

„Die Schwierigkeit, sich anderes Holzmaterial zu verschaffen“ — also äussert sich Poulet in obbezeichneter Abhandlung — „die noch grössere Schwierigkeit, es durch eine zweckmässige Imprägnirung vor einer überaus raschen Zerstörung zu schützen und zwar in einem Lande, wo das Schotterbett unbekannt ist und die Schwelle einfach in den oft sehr thonigen, zumeist durch heftigen Regen erweichten oder durch bedeutende Hitze ausgetrockneten Boden eingelegt wird, liess natürlich daran denken, für diese Zwecke anstatt des Eisens, das bei den ersten Eisenbahnen durch die ausgedehnten Pampas Anwendung fand, die harten Hölzer des Landes zu gebrauchen. Heute darf man kühn behaupten, dass die Holzschwelle auf den Eisenbahnen im Süden der Argentinischen Republik eine ausgezeichnete Schwelle ist.“

Die Schwellen aus dem Holz des Quebracho colorado erhalten eine Länge von 2,50 m bei einer Breite von 25 cm und einer Höhe von 15 cm und wiegen je 117 kg gegenüber 77 kg, welches Gewicht eine Eichenschwelle von gleichen Dimensionen besitzen würde. Dieses grosse Gewicht verleiht der Schwelle und mit ihr dem Geleise auch bei bedeutenden Fahrgeschwindigkeiten eine ruhige Lage. Diese wird noch durch die grosse Haltbarkeit der Befestigungsmittel erhöht. Letztere sind entweder Hakennägel mit rechteckigem Querschnitte oder Schraubennägel; die Löcher müssen für beide vorgebohrt werden. Der Durchmesser des Bohrers muss gleich sein dem Durchmesser der vollen Kernspindel des Schraubennagels oder jenem des in den Querschnitt des Hakennagels eingeschriebenen Kreises; das Loch muss mindestens so tief in die Schwelle eindringen, wie der Nagel. Die Dexellung und Bohrung sollen mit grosser Sorgfalt geschehen, weshalb sich die Anwendung von Maschinen empfiehlt; doch bedient man sich noch vielfach der Axt und des Handbohrers. Dennoch sitzt die Schiene unverrückbar fest auf der Schwelle und es ist unmöglich, ein Befestigungsmittel herauszuziehen, ohne es zu brechen; das Eisen wird gleichsam eins mit dem Holze, das, anstatt in den Löchern faul zu werden gleich unseren Holzgattungen, seine Reinheit bewahrt und — wie schon erwähnt — mit der Zeit sogar härter wird. Poulet weist auf die grossen Holzvorräthe hin, welche in den Wäldern der Argentinischen Republik, soweit sie von Eisenbahnen durchzogen werden, aufgespeichert sind und empfiehlt den grossen Französischen Gesellschaften einen Versuch mit dem Quebracho colorado. Allerdings berechnet er die Kosten einer einzigen Schwelle für Frankreich zu 7,50 Frcs., in welcher Summe nur die Ausgaben für die hergerichtete Schwelle selbst, für die Verladung im Amerikanischen Hafen und für den Schiffstransport enthalten sind. Dieser hohe Preis dürfte gegen die Verwendung der fraglichen Holzgattung um so mehr sprechen, als ja in Frankreich die Verhältnisse, welche die Güte der Schwellen beeinflussen, doch wesentlich andere sind, als in der Argentinischen Republik, und die heimischen Holzgattungen sich hierfür als zweckentsprechend erweisen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Der Vereins-Kilometerzeiger Nr. 22 (Grossherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern“ der Nachtrag V erschienen.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 22 werden aufgehoben:

1. der im April 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 6a (nicht 11),
2. der im Mai 1890 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 22 nebst Nachtrag I und
3. der im Januar 1894 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 23.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen“ ist der XIX. Nachtrag herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1458 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Prüfung bezw. Aenderung des Fragenhefts zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins und der Anweisung für die Ausfüllung des statistischen Fragenhefts (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1470 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Rückweisung fremder Wagen wegen Ablauf der Revisionsfrist (abgesandt am 5. d. Mts.).

Nr. 1499 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 7. d. Mts.).

Nr. 1502 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 7. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das Preussische Abgeordnetenhaus

erledigte in der Sitzung vom 4. d. Mts. die dritte Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Regelung der Verhältnisse der bei der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten (vergl. Nr. 28 S. 260 d. Ztg.), ferner in dritter Lesung die Staatsverträge zwischen Preussen und Hessen, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn

von Salzschlirf nach Schlitz, sowie zwischen Preussen und Mecklenburg-Schwerin wegen Herstellung einer Eisenbahn von Rostock über Sülze nach Triebsees.

Das Gesetz vom 29. April d. J., betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Preussischen Staats an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow,
dessen Entwurf wir in Nr. 10 S. 84 d. Ztg. im Wortlaute mitgetheilt haben und welcher unverändert von dem Preussischen Landtage angenommen wurde, ist in Nr. 103 des „Reichs-Anzeigers" veröffentlicht worden.

Betriebsergebnisse im Monat März d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergibt für die 70 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 057,97 km, folgendes: Im Monat März d. J. (in den dieses Mal das Osterfest fiel) betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 27 631 263 *M.* oder 3 975 516 *M.* mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 740 *M.* oder 15,26 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 70 853 212 *M.* oder 429 991 *M.* weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 867 *M.* oder 1,84 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende März d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 279 884 559 *M.* oder 14 836 415 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 9 309 *M.* oder 4,28 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 726 502 519 *M.* oder 29 188 520 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 23 734 *M.* oder 2,86 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 12 703 343 *M.* oder 1 375 318 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 795 *M.* oder 10,80 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 28 644 414 *M.* oder 606 395 *M.* mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 4 002 *M.* oder 0,98 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 21. März d. J. die Strecke Pirna-Grosscotta 7,00 km (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen).

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. sind die neuen, zwischen den Stationen Westend und Wedding am Nordring der Berliner Ringbahn gelegenen Stationen Jungfernhaide und Beusselstrasse für den Personenverkehr eröffnet worden; gleichzeitig ist die bisherige Ringbahnstation Moabit für den Personenverkehr geschlossen worden.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Am 1. d. Mts. ist der an der Strecke Siegburg-Derschlag zwischen den Stationen Dieringhausen und Niederseessmar neu errichtete Haltepunkt Vollmerhausen-Thal für den Personenverkehr eröffnet worden.

Württembergische Staatseisenbahnen. Der an der Bahnlinie Heilbronn-Jagstfeld zwischen den Stationen Heilbronn und Neckarsulm belegene Haltepunkt Heilbronn-Sülmerthor ist am 1. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Im Jahre 1893 ist im Personenverkehr gegen das Vorjahr eine geringe Abnahme im Umfange, dagegen eine kleine Steigerung in der Einnahme zu verzeichnen. Der Güterverkehr hat wiederum eine Zunahme von 7 % im Umfange und 5,3 % in der Einnahme erfahren. Diese Verkehrsvermehrung entfällt, nach dem Geschäftsbericht, hauptsächlich auf Kohlen-, Rüben- und Kartoffeltransporte. Auch Holz und Spiritus wurden in grösseren Mengen als im Vorjahre verfrachtet, wogegen bei Getreide, Salz und Düngemitteln ein Rückgang sich gezeigt hat. Die Gesammteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr stellten sich um 3,3 % höher, als diejenigen des Vorjahres.

Im Berichtsjahre wurden zusammen befördert 185 234 Personen (gegen 186 210 Personen im Vorjahre) und 115 950 (108 341) t Güter. Vereinnahmt wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr 148 529 (147 652) *M.* und aus dem Güter- und Viehverkehr 216 989 (216 123) *M.*

Nach dem Abschluss beträgt die Gesammteinnahme 406 888 (387 401) *M.* und die Gesammtausgabe 262 380 (260 849) *M.* Von dem einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre 144 747 *M.* betragenden Ueberschuss wird der Erneuerungsfonds mit 36 370 (35 627) *M.* und der Reservefonds mit 5 000 *M.* (wie im Vorjahre) ausgestattet, die Verzinsung der Prioritätsobligationen erfordert 28 455 (28 597) *M.* und die Tilgung derselben 8 580 (8 175) *M.* Die Prioritäts-Stammaktien erhalten 1,5 % Dividende mit 60 075 *M.* (1,15 % mit 46 057 *M.*), die persönlichen Gewinnantheile betragen 3 004 (2 302) *M.* und die Eisenbahnsteuer beträgt 1 540 (1 180) *M.* Der Rest von 1 723 (240) *M.* wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Der Erneuerungsfonds hat eine Höhe von 695 274 *M.*, der Reservefonds I von 32 613 *M.* und der Reservefonds II von 29 248 *M.*

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Die Verwaltung wird der auf den 30. d. Mts. anberaumten Generalversammlung vorschlagen, für das Jahr 1893 eine Dividende von 1,50 % auf die Aktien Lit. A zu vertheilen gegen 1,25 % im Vorjahre.

Filderbahn-Gesellschaft.

Nach dem 10. Jahresberichte für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 1893 betragen die Anlagekosten der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch 465 596 *M.*, der Dampfstrassenbahn Degerloch-Hohenheim 342 028 *M.* Die Einnahmen betrugen 139 548 *M.* (Vorjahr 137 557 *M.*). Die Ausgaben haben 109 181 *M.* betragen, so dass als Ueberschuss verbleiben 30 367 *M.*, wovon dem Reservefonds statutengemäss der 20. Theil mit 1 428 *M.* zugewiesen wird. Von dem verbleibenden Ueberschuss mit 28 938 werden dem Erneuerungsfonds 7 500 *M.*, dem Amortisationskonto 4 000 *M.* zugewiesen. Für die Unterstützungskasse und zu Gratifikationen werden 2 000 *M.* verwendet. Auf die Prioritätsaktien entfallen 6 %, auf die Stammaktien 2,5 %. Auf neue Rechnung werden 1 938 *M.* übertragen.

Die Vorarbeiten für die Ausdehnung des Filderbahnnetzes sind so weit gediehen, dass Verhandlungen mit den Lokalkomitees über eventuelle Ausführung vorbehaltlich der Konzessionirung eingeleitet werden können.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht hat sich im Jahre 1893 die Zahl der beförderten Personen, wenn auch ganz gering, nicht aber jene der geleisteten Personenkilometer vermehrt, sondern vielmehr verringert. Wenn nach einem mehrjährigen Zeitraum erfreulicher Entwickelung im Personenverkehr das Jahr 1893 einen neuen, wenn auch unwesentlichen Rückgang ergab, so werden die bekannten allgemeinen Ursachen, die ungünstigen finanziellen Verhältnisse in Zeiten wirthschaftlichen Niederganges auf die Verminderung des Reiseverkehrs hingewirkt haben, wie auch die Ausstellung in Chicago jedenfalls einen Theil der den Harz aufsuchenden Touristen zurückgehalten und so der Frequenz des Personenverkehrs Abbruch gethan haben wird. Die im Personenverkehr erzielte Einnahme steht hinter derjenigen des Vorjahres um 2 111 *M.* zurück. Der Güterverkehr zeigt in der Frequenz eine Zunahme von 6 %, in der Einnahme eine solche von 2 %.

Die Gesammteinnahmen betrugen 915 560 *M.* (gegen 902 885 *M.* im Vorjahre) — hiervon aus dem Personenverkehr 183 305 (185 416) *M.* und aus dem Güterverkehr 625 778 (613 818) *M.*

In der am 4. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem Reingewinn in Höhe von 213 869 *M.* eine Dividende von 5,25 % (gegen 5 % im Vorjahre) mit 178 500 *M.* zu vertheilen, den Erneuerungsfonds A mit 15 000 *M.* auszustatten und den Rest zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile, der Eisenbahnsteuer und zum Vortrag auf neue Rechnung zu verwenden; ferner wurde die Genehmigung zur Ausgabe des noch unbegebenen Restbetrages der Prioritätsanleihe vom Jahre 1890 (vergl. Nr. 32 S. 302 d. Ztg.) ertheilt.

Pfälzische Eisenbahnen.

Nach dem Geschäftsbericht für 1893 hat sich das Verhältniss der Betriebseinnahmen und -Ausgaben so gestaltet, dass die letzteren von der Roheinnahme 57,93 % (gegen 59,56 % im Vorjahre) betragen. Es hat daher die Verhältnissziffer der Betriebsausgaben im Berichtsjahre zum ersten Male seit fünf Jahren eine Minderung, und zwar von 1,63 % erfahren.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 5 147 337 (4 957 816) *M.*, aus dem Güterverkehr 12 637 708 (11 873 495) Mark, aus dem Kohlenverkehr 3 363 991 (3 634 997) *M.* und aus sonstigen Quellen 1 934 361 (2 051 958) *M.*, zusammen 23 083 397 (22 518 266) *M.*

Der Personenverkehr hat gegen das Vorjahr einen Mehrertrag von 189 521 *M.* ergeben, welcher zum Theil auf den Hinzutritt der am 1. Dezember 1892 eröffneten Lokalbahn von Rohr-

bach nach Klingenmünster entfällt. Der Güterverkehr hat einen Einnahmeüberschuss gegen das Vorjahr von 764 213 M. geliefert, während der Kohlenverkehr aus den Saargruben sich auch im Berichtsjahre von dem Rückschlage noch nicht zu erhoben vermochte, welchen er durch die Arbeiterbewegung des Jahres 1889 erlitten hat.

Die Bauthätigkeit der Verwaltung ist zur Zeit mit den drei Linien a) von Lauterecken über Meisenheim nach Staudernheim, b) von Grünstadt nach Offstein und c) von Ebertsheim nach Hettenleidelheim befasst; letztere Linie dürfte bereits im Juni d. J. eröffnet werden. Für Erweiterungsbauten und für Vermehrung des Wagenparkes sind schon seit Jahren ununterbrochen sehr erhebliche Beträge verausgabt worden, nachdem der gesteigerte Verkehr, die bedeutende Vermehrung des Fahrplanes und die fortgeschrittene Technik der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen diese Aufwendungen dringend erheischten. Auch im laufenden Jahre sieht sich die Verwaltung veranlasst, der Generalversammlung einen Antrag auf Erhöhung des Bau- und Einrichtungskapitals der Pfälzischen Ludwigsbahn behufs Beschaffung neuer Lokomotiven, zur Ausführung dringender Erweiterungen der Bahnhöfe St. Ingbert, Homburg, Zweibrücken, Kaiserslautern, Speyer und Ludwigshafen, sowie für Herstellung einer Ergänzungsstrecke zwischen Würzbach und St. Ingbert zu unterbreiten. Der bedeutendste Posten des Geldbedarfs betrifft den Bau der letztgenannten Ergänzungslinie behufs Umgehung des auf der bisherigen Betriebsstrecke gelegenen Tunnels bei Hassel. Dieser 507 m lange Tunnel ist unter der tiefsten Stelle eines Bergsattels gelegen, welcher zwei allmählich aufsteigende Höhen, den Rothenkopf und den Kahlenberg, verbindet und zugleich die Wasserscheide zweier Bäche bildet, von welchen der eine östlich zur Blies, der andere westlich zur Saar zieht.

Der Gesammtbedarf für die vorbezeichneten Erweiterungsbauten und Materialbeschaffungen beziffert sich auf 2 616 000 M. und entfällt ausschliesslich auf solche ältere Linien der Ludwigsbahn, deren Bau und Einrichtungskapital auf Grund bestehender Gesetze erhöht bezw. mit Zinsgarantie für die Erhöhung ausgestattet werden kann.

Die Betriebsausgaben betrugen 13 373 408 (13 410 949) M.; hiervon entfallen auf die allgemeine Verwaltung 1 204 526 M., auf die Bahnverwaltung 3 275 665 M. und auf die Transportverwaltung 8 893 217 M. Die Betriebsausgaben des Jahres 1893 sind um 37 541 M. niedriger gewesen als diejenigen des Vorjahres. Diese Ersparung ist lediglich an den sachlichen Ausgaben erfolgt und haben insbesondere niedrige Preise von Kohlen und Schienen so erheblich eingewirkt, dass die beim Personalaufwand eingetretene Erhöhung von rund 133 000 M. nicht nur ausgeglichen werden konnte, sondern noch vorstehende Minderausgabe verblieben ist. Die Verzinsung des Prioritätenkapitals erforderte 4 609 357 (4 473 339) M. und die Tilgung desselben 1 218 657 (1 159 015) M. und die Verzinsung des Aktienkapitals 2 064 639 (2 065 978) M. Es ergibt sich somit ein Aktivrest von 1 817 336 (1 408 985) M., welcher wie folgt verwendet werden soll: Garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn 1 115 533 M., Erstattung der geleisteten Staatszuschüsse 350 902 M., Vertheilung einer Superdividende von $^2/_3$ % gleichheitlich nach dem Nennwerthe sämmtlicher Aktien der vereinigten Gesellschaften (58 648 Stück à 5,71 M.) 334 880 M., so dass 16 021 M. vorzutragen sind. Es erhalten somit die Aktien der Ludwigsbahn $9^2/_3$ %, der Maximiliansbahn $6^1/_6$ % und der Nordbahn $4^2/_3$ %.

Das Jahr 1893 hat einen Reinertrag von 701 803 M. geliefert. Dieses Ergebniss übersteigt dasjenige des Vorjahres um 408 351 M., nachdem die Betriebseinnahmen eine Steigerung von 565 131 M. und die Betriebsausgaben eine Minderung von 37 541 M. aufweisen bei einer Erhöhung der Verzinsung und Tilgung um 194 322 M.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Im Jahre 1893 wurden nach dem Geschäftsbericht 516 976 Personen und 412 945 t Güter befördert. Das Berichtsjahr brachte im Güterverkehr eine Steigerung der Einnahmen um 53 600 M., während dieselben im Personenverkehr gegen das Vorjahr um 13 466 M. zurückgeblieben sind, eine Mindereinnahme, die lediglich darauf zurückzuführen ist, dass im Jahre 1892 die stark besuchten Festlichkeiten in Jena (Bismarckbesuch) und in Weimar (Goldene Hochzeitsfeier der Grossherzoglichen Herrschaften) eine ausserordentliche Einnahme mit sich brachten.

Vereinnahmt wurden 1 342 700 M. (gegen 1 308 490 M. im Vorjahre) — hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 488 996 (502 762) M. und aus dem Güterverkehr 743 856 (690 256) M. — und verausgabt 749 781 (732 817) M.

Der Ueberschuss wird wie folgt verwendet: Ausstattung des Erneuerungsfonds 75 000 M., desgleichen des Ergänzungsfonds 25 000 M., Verzinsung und Tilgung der Obligationen 64 116 M., persönliche Gewinnantheile 10 488 M., Eisenbahn- usw. Steuern 13 151 M., 4 ($3^2/_3$) % Dividende auf die Prioritäts-Stammaktien 396 000 M. und Vortrag auf neue Rechnung 1 685 M. Auf die Stammaktien entfällt wieder keine Dividende.

Bezüglich der Fusionsfrage mit der Saalbahn sagt der Bericht: Die Frage einer Vereinigung der Saalbahn mit der Weimar-Geraer Eisenbahn ist seit der vorjährigen Generalversammlung wiederholt Gegenstand eingehender Erörterungen und Begutachtungen gewesen, hat aber einen Abschluss vorerst noch nicht gefunden.

Der Sommerfahrplan

für die Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin enthält gegenüber dem bisherigen Fahrplan folgende bemerkenswerthe Aenderungen: Neue Züge und neue Anschlüsse: Die Züge Nr. 603 und Nr. 604 werden zwischen Hirschberg und Breslau neu eingelegt. Die im Anschluss an die beschleunigten Personenzüge Nr. 311 und Nr. 312 Berlin-Görlitz neu eingelegten Personenzüge Nr. 489 und Nr. 490 Görlitz-Seidenberg bieten eine direkte Verbindung zwischen Berlin, dem nördlichen Böhmen und Prag. Die Schnellzüge Nr. 27 und Nr. 28 Berlin-Stettin werden bis bezw. von Altdamm durchgeführt. Der Zug Nr. 21 findet in Altdamm keinen Anschluss nach Gollnow. Reisende, welche in Altdamm auf die Anschlussbahn nach Gollnow, Kammin, Treptow übergehen wollen, müssen daher den Zug Nr. 27 benutzen. Sonstige Zugänderungen: Der Zug Nr. 467 fährt statt um 1.33 Nachmittags bereits um 12.55 Nachmittags von Görlitz nach Seidenberg ab. Der Zug Nr. 301 findet keinen Anschluss an den Zug Nr. 467. Reisende der Richtung Berlin-Görlitz nach Seidenberg müssen daher den Zug Nr. 307 benutzen. Der Zug Nr. 606 wird bereits um 7.35 Vormittags von Reichenbach abgelassen und erhält in Königszelt Anschluss an die neuen Schnellzüge nach Hirschberg und nach Breslau. Der Zug Nr. 937 nach Kremmen verkehrt eine Stunde später.

Berlin-Charlottenburg-Eydtkuhnen.

In die vom 1. Juni d. J. ab zwischen Berlin-Charlottenburg und Eydtkuhnen verkehrenden neuen Durchgangszüge 1 und 2 werden Wagen eingestellt werden, welche durch Gänge und gedeckte Uebergangsbrücken miteinander verbunden und mit nummerirten Plätzen versehen sind. Für die Benutzung eines solchen Platzes ist ausser dem Fahrpreise ein Zuschlag von 2 M. für die I. und II. Klasse und von 1 M. für die III. Klasse gegen Aushändigung einer Platzkarte zu zahlen.

Kleinbahnen im Regierungsbezirk Wiesbaden.

In der Sitzung des Kommunallandtages des Regierungsbezirks Wiesbaden vom 26. April d. J. gelangte die Vorlage über den Bau von Kleinbahnen in Nassau und der darüber erstattete Bericht der Kleinbahnkommission zur Verhandlung.

Es wurde beschlossen, die von der gedachten Kommission gestellten Anträge in folgender Fassung zu genehmigen:

Der Kommunallandtag wolle beschliessen:

I. Den Bau und Betrieb von Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes vom 28. Juli 1892 nach Maassgabe der nachstehenden Grundsätze zu fördern:

1. Der Bezirksverband kann Kleinbahnunternehmen innerhalb des Regierungsbezirks Wiesbaden, insbesondere solchen Unternehmen, welche

a) nicht hauptsächlich dem Personenverkehr in der Nähe der grossen Städte oder ausschliesslich einzelnen kapitalkräftigen industriellen Betrieben dienen sollen, vielmehr dazu bestimmt sind, Theile des Regierungsbezirks für den Eisenbahnverkehr aufzuschliessen und die Frachten zu verbilligen, und

b) seitens der Betheiligten — Kreise, Gemeinden und der an der Strecke liegenden oder an derselben interessirten Grundbesitzer und Industriellen — ins Leben gerufen werden sollen,

Unterstützung dadurch gewähren, dass er sich der Regel nach mit einem Drittel ($33^1/_3$ %) an dem für das Unternehmen erforderlichen Anlagekapital betheiligt, sofern die Aufbringung des Restes durch die Betheiligten gesichert ist.

Die Kosten des Grunderwerbs und für Entschädigung der Grundeigenthümer für Nutzungen und Wirthschaftserschwernisse sind lediglich von den Betheiligten aufzubringen und bleiben bei Berechnung des Anlagekapitals dem Bezirksverband gegenüber ausser Ansatz.

Sind die Betheiligten nicht imstande, die ihnen obliegenden zwei Drittel ($66^2/_3$ %) des Anlagekapitals ohne zu schwere finanzielle Belastung aufzubringen oder stellen sich die Grunderwerbskosten ausnahmsweise hoch, so ist der Landesausschuss ermächtigt, eine höhere Betheiligung des Bezirksverbandes bis zum Höchstbetrage von 50 %, also der Hälfte des Anlagekapitals, vorbehaltlich der Genehmigung des Kommunallandtags, zuzusichern.

2. Im Falle der Betheiligung muss dem Bezirksverband ein ausreichender Einfluss auf die Wahl der Linie, die Feststellung des Projekts und den Betrieb der Bahn, namentlich die Bildung der Tarife, gesichert werden.

Nach der Höhe seiner Betheiligung nimmt der Bezirksverband an dem Gewinn oder Verlust des Unternehmens theil.

3. Der Bezirksverband wird die betriebsfähige Herstellung der Kleinbahnen, also den Bau und die erstmalige Beschaffung der Betriebsmittel selbst übernehmen, während es den Betheiligten überlassen ist, die Einrichtung des Betriebs im Einvernehmen mit dem Bezirksverband zu regeln. Der Bezirksverband ist berechtigt, die Beaufsichtigung des baulichen Zustandes der Bahnen und die Kontrole der Betriebsmittel durch seine technischen Beamten auszuüben.

Wenn die Betriebsführung aus irgend welchem Grunde und zu irgend welcher Zeit auf andere Weise nicht zureichend gesichert werden kann, so steht dem Bezirksverband auch die Uebernahme des vollen Betriebs von Kleinbahnen zu.

Dasselbe ist der Fall, wenn eine Bahn mehrere Kreise berührt.

4. Zur Beschaffung der erforderlichen Mittel wird vom Etatsjahre 1895/96 ab alljährlich ein Antheil an der Chausseebaurente von 319 500 *M.* in der Höhe von 100 000 *M.* zur Verfügung gestellt, welcher für Chausseeneubauten in Zukunft nicht mehr Verwendung findet.

Dieser Betrag kann entweder alljährlich unmittelbar verwendet werden, oder, sofern sich ein Bedürfniss nach Kleinbahnen in grösserem Umfange geltend macht, ganz oder theilweise zur Verzinsung einer bis zum Höchstbetrage von 2 500 000 *M.* aufzunehmenden Anleihe dienen.

5. Es wird ein Kleinbahnfonds gebildet.

Demselben sind zuzuführen:

a) die in einem Rechnungsjahre für Kleinbahnen etatsmässig zur Verfügung stehenden, nicht zur Verwendung gelangten Beträge;
b) sämmtliche Betriebsüberschüsse und Amortisationsbeiträge der Kleinbahnen, an denen der Bezirksverband betheiligt ist;
c) die Zinsen für Kleinbahnen angesammelter und nicht verwendeter Kapitalien.

6. Sofern ein Kleinbahnunternehmen sich über den Regierungsbezirk Wiesbaden hinaus erstreckt und ein anderer Regierungsbezirk oder das Grossherzogthum Hessen an demselben mitbetheiligt ist, so ist der Landesausschuss ermächtigt, eine angemessene Betheiligung des Bezirksverbandes unter sinngemässer Anwendung der Nr. 1 mit den übrigen Interessenten vorbehaltlich der Genehmigung des Kommunallandtags zu vereinbaren.

7. Der Landesausschuss wird ermächtigt, alles zur Ausführung der vorstehenden Beschlüsse Erforderliche zu veranlassen und beauftragt, über alle stattgehabten Bewilligungen und die disponiblen Geldmittel dem Kommunallandtag bei jedem Zusammentritt eine Uebersicht vorzulegen.

Strassenbahnen.

Hamburger Strassenbahn. In der Generalversammlung wurde die Ausgabe von weiteren 3 000 000 *M.* 4 % Anleihescheine genehmigt.

Neue Berliner Pferdeeisenbahn. Im Jahre 1893 wurden 15 600 000 Personen (gegen 13 700 000 Personen im Vorjahre) befördert. Es betrugen die Einnahmen 1 814 009 (1 592 202) *M.*, die Ausgaben 1 271 326 (1 176 346) *M.* und der Ueberschuss 542 683 (415 856) *M.* Die Betriebsausgaben betrugen 70,09 % der Betriebseinnahme gegen 73,88 % im Vorjahre. Bei den ausserordentlich hohen Belastungen des Unternehmens und bei den unvermeidlich gewesenen Abschreibungen gewährt das Jahr 1893 wieder keinen, die Vertheilung einer Dividende zulässigen Gewinn. In der Generalversammlung wurde der vorgelegte Abschluss nebst Gewinn- und Verlustrechnung einstimmig genehmigt.

Grosse Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.

In der am 26. April d. J. abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde auf Antrag der Verwaltung u. a. beschlossen, dem § 2 der Gesellschaftssatzungen folgende veränderte Fassung zu geben:

Zweck der Gesellschaft ist: der Betrieb des Omnibusfuhrwesens und jedes Fuhrgewerbes, überhaupt der Transport von Personen und Gütern, die Errichtung und der Betrieb von Handelsgeschäften aller Art, soweit diese dem Unternehmen verwandt sind und die Einrichtung und der Betrieb von Werkstätten, soweit dies zu den Zwecken des Unternehmens dient.

Aus Frankreich.

Pariser Untergrundbahn.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Kammern einen Gesetzentwurf, betreffend Gemeinnützigkeitserklärung der von Berlier geplanten Röhren-Untergrundbahn von dem Vincenner Thor nach dem Dauphinethor in Paris (11,26 km) vorgelegt (vergl. Nr. 24 S. 221 d. Ztg.). Im Jahre 1891 legte der Civilingenieur Berlier dem Pariser Gemeinderath den Entwurf für eine mit Meterspur zu bauende elektrische Untergrundbahn vor, die vom Vincenner Thor ausgehen und unter dem Vincenner Spazierweg, Diderot-Boulevard, der Lyoner Strasse, dem Bastillenplatz, der Saint Antoine- und Rivolistrasse, dem Eintrachtsplatz, der Avenue der Elysäischen Felder, dem Sternplatz, sowie der Viktor Hugo- und Bugeaudavenue nach dem Dauphinethor führen soll. 9,5 km von der Linie liegen in einer Röhre aus gusseisernen Ringen; in den Stationen und an Stellen, die nicht genügend tief unter der öffentlichen Strasse liegen, wird der Röhrenquerschnitt durch einen rechtwinkeligen Querschnitt mit Metalldecke ersetzt. Die Lüftung erfolgt durch Kanäle, die in Kioske auf den Bürgersteigen ausmünden. Die Elektrizität wird durch 2 bei der Bastille und am Dauphinethor angelegte Stationen, die zugleich für die Beleuchtung und Sicherheitssignale dienen, geliefert. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge, die sich in 2 Minuten Zwischenraum folgen, soll 20 km in der Stunde nicht übersteigen. 17 Stationen sind in Aussicht genommen. Die Kosten sind auf 50 Millionen Francs veranschlagt.

Durch Beschluss des Gemeinderathes vom 27. Juli 1891 wurde beim Präfekten die Untersuchung der Gemeinnützigkeit beantragt. Zu den widersprechenden Stimmen gehörte die Ostbahn, weil ihre Linie zwischen dem Vincenner Spazierweg und dem Bastillenplatz verdoppelt wird, und die Allgemeine Omnibusgesellschaft, weil die Konzession dem ihr durch Vertrag vom 18. Juni 1860 ertheilten ausschliesslichen Beförderungsrecht zuwiderlaufe. Es wurde aber vom Untersuchungsausschuss anerkannt, dass das Bedingnissheft der Ostbahn Wettbewerbslinien gestatte und dass das Monopol der Omnibusgesellschaft sich nur auf die öffentlichen Strassen, nicht auf den Untergrund beziehe. Der Untersuchungsausschuss gab daher am 19. November 1891 einstimmig ein günstiges Gutachten ab unter der Bedingung, dass der Fahrpreis einheitlich 0,20 Frcs. betrage und dass in der Rivolistrasse keine Arbeiten unter offenem Himmel ausgeführt würden. Die Handelskammer von Paris sprach sich am 11. November 1891, der Generalrath der Seine am 11. Juli 1892 zu Gunsten des Entwurfs aus.

Infolge der Untersuchung ertheilte der Gemeinderath am 4. Juli 1892 dem Civilingenieur Berlier die Konzession für die Linie. Der Generalrath der Brücken und Strassen, dem nun die Angelegenheit zur Begutachtung unterbreitet wurde, erkannte an, dass die Ausführung einer solchen Bahn möglich und der Betrieb mit der öffentlichen Sicherheit verträglich sei; er forderte indessen eine Vergrösserung des Durchmessers der Röhre in dem Maasse, dass zwischen den vorspringenden Punkten der Fahrbetriebsmittel und denen der Röhre ein freier Raum von wenigstens 0,70 m verbleibt, dass die Höhe auf 2 m gebracht wird und dass in den Wänden von 50 zu 50 m Nischen für Fussgänger angebracht werden. Da diese Aenderungen von Berlier angenommen wurden, so beantragte der Generalrath der Brücken und Strassen, den Entwurf Berlier in Erwägung zu ziehen, aber er bemerkte, dass es sich weder um eine im Gesetz vom 11. Juni 1880 vorgesehene Strassen- oder Lokalbahn, noch um eine Linie von allgemeinem Interesse, sondern um eine grosse öffentliche Arbeit besonderer Art handle, für welche noch keine allgemeinen Vorschriften bestehen und die daher gemäss Gesetz vom 29. Juli 1870 durch Gesetz genehmigt werden müsse. Der genannte Generalrath sprach sich im übrigen für die Ertheilung der Konzession seitens des Staates an die Stadt Paris aber mit dem Rechte der Weitervergebung an den Bewerber Berlier aus.

Der Staatsrath erkannte gleichfalls die Gemeinnützigkeit des Unternehmens an und verlangte nur, dass bei dem Mangel allgemeiner Vorschriften die bezüglichen Bestimmungen in das Bedingnissheft der Konzession aufgenommen würden. Im übrigen war der Staatsrath der Ansicht, dass die Bahn nicht wie eine Linie von allgemeinem Interesse, sondern ähnlich wie eine Strassenbahn zu behandeln sei. Infolge dessen liess der Minister der öffentlichen Arbeiten ein neues Bedingnissheft und einen neuen Vertragsentwurf für die Weitervergebung der Konzession ausarbeiten. Diese wurden am 9. Dezember 1893 vom Pariser Gemeinderath angenommen, damit die Kammern darüber entscheiden könnten, ob dem Staat oder der Stadt das Recht der Konzessionsertheilung gebühre. Der neue Vertragsentwurf unterscheidet sich von dem früheren in 2 Punkten; zunächst sind die Schüler der Gemeindeschulen nach den Spielplätzen des Vincenner und Boulogner Gehölzes zum Preise von 5 Cts. zu befördern. Alsdann bestimmt der Art. 11 über die Verwendung der Einnahmen folgendes: Von den Betriebseinnahmen jeder Art sind zu bestreiten: 1. die Unterhaltungs- und Betriebskosten, 2. die gesetzlichen Rücklagen, 3. die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 4. die Verzinsung der Antheilscheine bis zur Höhe von 6 % und ihre Tilgung, 5. ein jährliches Geschenk bis zur Höhe von 20 000 Frcs. an die unteren Beamten (unter 4 000 Frcs. Gehalt), das nach Verhältniss des Gehalts zu vertheilen ist, 6. ein fernerer Ge-

winn von 2 % an die Antheilhaber, während der etwaige Rest je zu einem Drittel an die Stadt Paris, an die unteren Beamten und an die Antheilhaber vertheilt wird. Schliesslich mag noch darauf hingewiesen sein, dass nach Art. 3 des Entwurfs eine Ausgabe von Schuldverschreibungen erst nach Vollendung und Eröffnung der Linie genehmigt werden und dass das auf dem Anleihewege zu beschaffende Kapital nicht höher als die Hälfte der Anlagekosten der eröffneten Bahn sein darf.

Aus Russland.

Sibirische Eisenbahn: Denkschrift des Ministerkomitees.

Die Sibirische Bahn, die, wie bekannt, zum grössten Theile durch unwirthliche, menschenleere Gebiete führt, und wo sie menschliche Ansiedelungen berührt, werden diese wohl kaum mehr als die allerprimitivsten Bedürfnisse des Lebens nothdürftig befriedigen, wird daher eine wesentlich die Kolonisation fördernde und Kultur in jene entfernten Landestheile tragende Mission zu erfüllen haben. In diesem Sinne hat das Komitee der Sibirischen Eisenbahn sich auch mit der Lage der Kirche im Rayon der Sibirischen Eisenbahn beschäftigt, worüber im Ministerkomitee eine besondere Denkschrift ausgearbeitet ist. Der Finanzminister ist der Ansicht, dass sich für den Sibirischen Bahnrayon am besten der Bau von Gebäuden eignet, die sowohl für kirchliche als auch für Schulzwecke verwendbar sind; weiter wären diese Schul-Kirchengebäude am zweckmässigsten bei den Eisenbahnstationen zu errichten, welch letztere unzweifelhaft die Centren für sich bildende Russische Ansiedelungen abgeben würden. Sodann beschäftigte sich das Komitee mit der Frage der Wasserversorgung der künftigen Ansiedelungen längs der Bahnlinie. Diese Frage ist namentlich für die Barabinsker Steppe schwer zu lösen, und doch kann man auch hier nicht auf Ansiedelungen verzichten, da Leute zur Hand sein müssen, um Schneeverwehungen auf der Bahn zu beseitigen usw. Diese Frage soll vom Minister der Landwirthschaft in Uebereinstimmung mit den Ministern des Innern, der Wegekommunikation und der Finanzen eingehend bearbeitet werden. Einstweilen sind für den Bau von „Schul-Kirchengebäuden“ im Gouvernement Tobolsk 11 500 R. angewiesen und für die Anlage von Brunnen und Wasserdämmen in den Gouvernements Tobolsk und Tomsk 12 000 R.

Schreitet man so mit dem Bau von Schulgebäuden, die auch kirchlichen Zwecken dienen können, längs der Sibirischen Bahn fort, so werden gewiss die Punkte, an denen Stationen sich befinden, eine sehr grosse Anziehungskraft entwickeln und es wird gleichzeitig wenigstens in einem kleinen Theile des unermesslichen Sibiriens dafür gesorgt sein, dass die Wissenschaften — Lesen und Schreiben — Bürgerrechte dort erlangen.

Petroleumheizung der Lokomotiven.

Zur Zeit wendet man sich mit grosser Energie der Verwendung von Petroleum zu Heizzwecken, namentlich der Lokomotiven zu. Neuerdings berichten die Zeitungen davon, dass auch auf der Baltischen Bahn (Petersburg-Reval) die Frage der Beheizung der Lokomotiven mit Petroleum definitiv entschieden sein soll und zum Bau der erforderlichen riesigen Petroleumreservoire in allernächster Nähe geschritten werden wird. Auf der Baltischen Linie werden in Reval, Wesenberg, Narva, Gatschina und Petersburg Reservoire angelegt, die im ganzen 1 Million Pud zu fassen imstande sind. Die Vortheile der Petroleumheizung fallen bei näherer Betrachtung sofort ins Auge. Vor allen Dingen fällt die Kohlenlieferung aus dem Auslande weg und nur inländisches Produkt kommt zur Anwendung. Die mit Petroleum geheizten Lokomotiven geben nur wenig Rauch, eine Annehmlichkeit, die von den in der Nähe der Bahn liegenden bewohnten Oertlichkeiten nicht hoch genug geschätzt werden kann. Praktisch werthvoll erweist sich diese Neuerung auch für das Anheizen der Lokomotiven. Während bei der gegenwärtigen Heizmethode das Anheizen der Lokomotive mindestens anderthalb Stunden beanspruchte, kann die Anheizung mit Petroleum in 15 Minuten erfolgen. Oekonomisch erweist sich letztere Methode hinsichtlich der Kohlenauflade-Arbeiter, die bei der Heizung mit Petroleum total wegfallen; allein auf der Baltischen Bahn soll hierdurch eine Ersparniss von etwa 18 000 R. jährlich erzielt werden. Da seitens der Krone nunmehr grosse Bahnstrecken betrieben werden und die Lokomotiven derselben alle mit Petroleum geheizt werden sollen, gedenkt man, eine centrale Petroleumexploitation wo gehörig seitens der Regierung anzulegen, wodurch die Kosten der Petroleumlieferung sich bedeutend reduziren werden. Der grösste Vortheil aber dürfte durch diese Neuerung dem Bestande unserer Wälder erwachsen, die trotz der Kohle noch alljährlich ein grosses Quantum ihres in wirthschaftlicher Beziehung durchaus schonungsbedürftigen Materials hergaben.

Ob die Petroleumheizung gerade Hafenbahnen, wie die Baltische Bahn, besonders zu empfehlen ist, möchte vom Standpunkte des Handelsverkehrs noch diskutabel sein. Die Ostseehäfen sind Exporthäfen, daher suchen die Dampfer, die den Verkehr mit England usw. unterhalten, nach Frachten dorthin. Finden sie solche, so vermögen sie die Exportgüter billiger zu befördern, als wenn sie mit der Exportfracht allein beide Touren bezahlt machen müssen. Ein solches Transportgut, das als Ballast mitgenommen wurde und immerhin noch einen kleinen Frachtgewinn abwarf, waren die Englischen Kohlen. Fällt dieses Transportgut fort, so werden die Exportgüter den Ausfall zu decken haben. Diesem Nachtheil gegenüber scheint der Vortheil, dass „nur inländisches Produkt zur Verwendung“ kommt, von zweifelhaftem Werth.

Aus Asien.

Bahnbau in Kleinasien.

Die Ausführung des Projektes einer Linie Alaschehir-Afion Karahissar erscheint nunmehr gesichert, nachdem kürzlich durch Verfügung der Pforte der Französischen Gesellschaft der Smyrnabahnlinien die Genehmigung zur Vornahme genereller Vorarbeiten ertheilt worden ist.*)

Bei dieser über Ouschak zu führenden Linie Alaschehir-Afion Karahissar handelt es sich um einen Bahnbau von ungefähr 200 km. Während die erste der „Anatolischen Bahngesellschaft“ gehörige Strecke der schon im Bau begriffenen Linie Eskischehir-Konia (bis Kutahia etwa 65 km) bis Oktober dieses Jahres fertiggestellt wird, die ganze Linie bis Konia (440 km) 1897 vollendet sein muss, darf die Eröffnung der Bahn bis Afion Karahissar (Kilometer 160) voraussichtlich im Sommer 1896 erwartet werden.

Es fragt sich nun sehr, ob die Fertigstellung der Anschlusslinie von Alaschehir her nach Afion Karahissar zu gleicher Zeit schon zu gewärtigen ist oder ob sich dieselbe nicht bis über jenen Zeitpunkt hinaus verzögern wird, da Konia von der Bahn erreicht worden ist. Ein Termin für die Vollendung des Baues Alaschehir-Afion Karahissar ist vorläufig noch nicht festgesetzt.

Was auf die Regierung jetzt wie späterhin antreibend einwirken wird, dem Bau der genannten Anschlusslinie ihre volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und zeitraubende Hindernisse beseitigen zu helfen, ist die hohe Bedeutung der Linie in strategischer Beziehung. Hierüber erhält man einen vollständigen und klaren Ueberblick, wenn man in dem Werke: „Darf Russland einen Angriff auf den Bosporus wagen?“ (Wien. Verlagsanstalt „Reichswehr“) die Kapitel nachliest, welche sich mit dem Bahntransport der Türkischen Truppen und der anzustrebenden Gestaltung des Kleinasiatischen Bahnnetzes befassen. Die Situation, dass den mit Hilfe der Bahnen schnell nach Smyrna herangeführten Reserven (die dort auf 80 000 Mann berechnet werden) durch ein feindliches Geschwader bezw. Blockade des Hafens der Seeweg nach der bedrohten Reichshauptstadt abgeschnitten wird, hat inzwischen durch die Schaffung einer Russischen Mittelmeerflotte an Bedeutung gewonnen. Die Gefahr, ein so bedeutendes Kontingent abgeschnitten und von der Theilnahme an der Aktion ausgeschlossen zu sehen, mag an entscheidender Stelle wohl gewürdigt worden sein.

Durch die jetzt ihrer Verwirklichung um ein bedeutendes Stück näher gerückte Verbindungslinie Alaschehir-Afion Karahissar wird nunmehr ein ununterbrochener und auch im Kriegsfalle nicht zu unterbrechender Schienenweg von Smyrna bis zum Golf von Osmid und bis zum Bosporus geschaffen.

Diesem Umstande vor allem wird es zuzuschreiben sein, wenn Türkischerseits der Durchführung des Projektes nicht die landesüblichen zeitraubenden Schwierigkeiten entgegengestellt werden, sondern im Gegentheil die Durchführung durch das Entgegenkommen des Staates erheblich gefördert werden wird.

Dass die Rentabilität der Koniabahn durch die Zweigverbindung nach Smyrna hin leiden werde, ist nicht anzunehmen. Der Handel der dem Verkehr neuerschlossenen Gegend wird, einmal nach Konstantinopel geleitet, ferner auch dorthin als nach dem Hauptstapelplatz gravitiren. Im übrigen hat es die Gesellschaft in der Hand durch entsprechende Normirung ihrer Tarifsätze einem konkurrirenden Hervortreten der Bahn Afion Karahissar-Smyrna zur eigenen Strecke Afion Karahissar-Haidar Pascha (Bosporus) entgegen zu wirken. Auf die Einnahmen wird auch die Steigerung des Personenverkehrs nicht ohne Einfluss bleiben, indem in Zukunft die Möglichkeit geboten ist, die Reise von Konstantinopel nach Smyrna auf

*) In den Besitz jener Gesellschaft sind schon vor Jahresfrist die von Herrn Nagelmaker erworbenen Konzessionen sowie die von ihm bereits ausgeführten allgemeinen Vorarbeiten übergegangen.

der Eisenbahn ohne Unterbrechung zu machen. Seitdem Saloniki von Konstantinopel aus zu Lande, via Nisch, zu erreichen ist, wird die Bahnfahrt, trotz des Umweges und des Zeitaufwandes, dem Seewege vielfach vorgezogen. F.

Türkei.

Da die Eisenbahngesellschaft Jaffa-Jerusalem die am 15. März d. J. fälligen Zinsen ihrer Schuldverschreibungen nicht bezahlen konnte, hat sie am 10. März ihre Vermögensberechnung beim Pariser Handelsgericht niedergelegt und die Konkurserklärung beantragt. Die Zeitschrift „La voie ferrée“ findet dieses Schicksal in der Entstehungsgeschichte dieser Bahn begründet: Die angeblich mit vatikanischen Mitteln gegründete Finanzgesellschaft „Crédit“ fasste den Plan zu dieser Unternehmung und wählte als Vertrauensmann den seitdem durch den Panamakanal zu trauriger Berühmtheit gelangten Arton. Die Baukosten wurden im Einvernehmen mit der „Société des travaux publics , welche den Bau übernahm, auf 120 000 Frcs. für 1 km hinaufgeschraubt, während sie nach fachmännischem Urtheil mit 40 000 Frcs. hätten bestritten werden können. Gleichwohl war die Bahn, als sie der Betriebsgesellschaft übergeben wurde, noch lange nicht vollendet; häufige und schwere Unfälle gaben den Beweis für den schlechten Zustand des Bahnkörpers und ebenso waren die Betriebsmittel minderwerthig und gänzlich unzureichend. Eine hohe Anleihe wurde aufgenommen, deren Ertrag grösstentheils zwischen dem Credit, Arton und der Baugesellschaft getheilt wurde. Unter solchen Umständen war die Bahn natürlich nicht imstande, die Zinsen ihrer Anleihe aufzubringen, sondern konnte nur so lange gedeihen, bis das Betriebskapital aufgezehrt war.

Anders erklärt der Türkische Ingenieur Kevork Effendi im „Journal des transports“ die Gründe des Zusammenbruchs: Die Eisenbahnen der Asiatischen Türkei scheiden sich in zwei Gruppen, von denen die eine Eisenbahnen von mehr als 250 km Länge mit regem Verkehr und staatlicher Zinsengewähr, die zweite aber Bahnen von weniger als 100 km Länge bei sehr fragwürdigen Verkehrsverhältnissen und ohne Zinsengewähr umfasst. In die erste Gruppe gehören Smyrna-Aïdin, Smyrna-Cassaba und Haydar Pascha-Angora, deren Einnahmen zwischen 12 000 und 20 000 Frcs. für 1 km schwanken. Ihr Gedeihen ist unbestreitbar und die in Vorbereitung oder im Bau befindlichen Verlängerungen werden die Erträge nur erhöhen. Die Sicherheit dieser Konzessionen hat Anleihen mit geringen Bankgebühren und den Bau zu angemessenen Sätzen gestattet. Beim Betriebe übersteigen die Nebenausgaben, die bei keinem Geschäft im Orient zu vermeiden sind, ein billiges Verhältniss nicht. Bei der zweiten Gruppe haben die Unternehmer zu fabelhaften Preisen eine Konzession ohne Gewähr der Regierung übernommen; eine Baugruppe hat wenigstens 100 % verdient, eine in jeder Beziehung mangelhafte Bahn geliefert und nach Empfang ihres Geldes der Konzessions- und Betriebsgesellschaft das Weitere überlassen. Dies ist der Fall bei Mersina - Adana, Mudania - Brussa, Jaffa - Jerusalem usw. Bei übermässig hohen Zinsen wären sehr grosse Einnahmen, eine gründliche Kenntniss des Landes und grosse Sparsamkeit erforderlich; aber im Orient wie überall entwickeln sich die Einnahmen nur schrittweise. Jaffa-Jerusalem hatte im ersten Betriebsjahre 8 000 Frcs. für 1 km; viele Kleinbahnen in Europa leben von weniger. Bestimmungsgemäss haben diese Ottomanischen Bahnen drei Verwaltungen: einen Verwaltungsrath in dem Geldbeschaffungslande, der im allgemeinen mit den Angelegenheiten des Orients gänzlich unbekannt ist; ferner eine Vertretung in Konstantinopel, die angeblich die schwebenden Schwierigkeiten mit der Türkischen Aufsichtsbehörde lösen soll, sie in Wirklichkeit aber erst schafft; endlich eine örtliche Direktion für den Betrieb. Die allgemeinen Unkosten dieser drei Verwaltungen sind denen der ausgedehntesten Netze im wesentlichen gleich und demnach ganz ausser Verhältniss zu den Erträgen der Bahn. Bei solchen Lasten können diese Einrichtungen nur so lange dauern, bis das erste Betriebskapital verzehrt ist, also 1—2 Jahre.

Die Syria ottoman railway company, welche kürzlich von einer 5 % Anleihe von 675 000 £ einen ersten Betrag von 275 000 £ zu 90 % in London zur Zeichnung hat auflegen lassen, ist mit einem Kapital von 1 200 000 £ gebildet und hat zum Zweck: 1. den Bau und Betrieb einer Hauptbahn von Akka und Haifa an der Syrischen Küste nach der Stadt Damaskus mit mehreren Zweigbahnen, 2. die Ausführung von Verbesserungsbauten im Hafen Akka - Haifa, und 3. die Einrichtung eines Schifffahrtsdienstes auf dem Galiläischen Meere, falls sie es für angemessen hält. Das Verkehrsgebiet der neuen Bahn zählt 1 Million Einwohner und bringt trotz des verhältnissmässig geringen Bruchtheils, der dem Ackerbau gewidmet ist, durchschnittlich jährlich 200 000 t Getreide hervor, von denen 125 000 t zur Ausfuhr kommen. Die Spurweite beträgt 4 Fuss 8.5 Zoll Engl. Die Direktion glaubt vor Ende September d. J. die 55 Meilen lange Anfangsstrecke von Akka-Haifa bis zum Jordan dem Betriebe übergeben zu können; mehrere Meilen sind bereits gebaut. Die ganze Bahn soll voraussichtlich zu Anfang 1896 eröffnet werden. Die Konzession für die Bahn wurde ohne Zinsengewähr im Jahre 1890 dem Engländer Pilling auf 99 Jahre ertheilt; nach Ablauf dieses Zeitraums geht die Bahn in den Besitz der Türkischen Regierung über. Letztere hat sich indessen das Recht vorbehalten, schon nach 30 Jahren die Bahn zu verstaatlichen, sie hat aber in diesem Falle während der noch laufenden Konzessionsfrist 50 % der in den letzten 5 Jahren durchschnittlich erzielten Betriebseinnahme an die Gesellschaft zu zahlen.

Die Eisenbahngesellschaft Beirut-Damaskus-Hauran hofft die mit 1,05 m Spurweite gebaute Linie Beirut-Damaskus (144 km) bis Ende Mai 1895 fertig zu stellen. Auf der mit gleicher Spurweite gebauten Linie Damaskus-Mzerib (Hauran), 103 km, sollten die Bauarbeiten im Mai d. J. beendet sein; nach Mittheilung des „Levant Herald“ hat übrigens die Gesellschaft beim Minister der öffentlichen Arbeiten bereits die Entsendung eines technischen Ausschusses zur Prüfung und vorläufigen Abnahme dieser Strecke beantragt. Auf der mit einer kilometrischen Zinsengewähr von 12 500 Frcs. ausgestatteten Vollspurbahn Damaskus - Haleb-Biredschik am Euphrat werden gegenwärtig die Vorarbeiten für die Anfangsstrecke Damaskus-Haleb (etwa 300 km) ausgeführt; die Gesellschaft beabsichtigt in etwa einem Jahre die Schuldverschreibungen zur Beschaffung der Baumittel für diese Linie auszugeben.

China.

Nach den „Engineering News“ hat die Seilbahn in Hongkong, welche die Stadt mit dem Hügel verbindet, auf einer Länge von 0,368 km nicht weniger als 11 eiserne Brücken. Die Steigung beträgt 4—50 %, die Spurweite 1,525 m; die Schienen sind aus Stahl, wiegen 17 kg auf 1 m und ruhen auf Schwellen, die in den Grundmörtel eingesenkt sind. 2 Wagen von je 4 t Gewicht und mit einem Fassungsraum für 40 Personen besorgen den Dienst; sie werden durch ein Metallseil von 28 mm Durchmesser, das auf 2 Trommeln von 2,44 m Durchmesser 3 Umdrehungen macht, verbunden. Diese Trommeln werden durch eine Dampfmaschine getrieben, die ihrerseits wieder durch 2 Heizkessel von je 40 Pferdekräften versorgt wird; als Heizstoff wird Tonkinesische Kohle, die keinen Rauch erzeugt, verwendet. Zwischen den Tragschienen ist eine Sicherheitsschiene von 33 kg Gewicht für 1 m, die von Klemmbremsen eingefasst ist, angeordnet. Die Anlagekosten der Bahn belaufen sich auf 500 000 *M.*

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 10. April d. J., in welcher Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert den Vorsitz führte, sprach Herr Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Klinke über den Massenverkehr auf der Weltausstellung in Chicago im Jahre 1893. Der Vortragende beleuchtete in ausführlicher Weise die von den einzelnen Verkehrsanstalten getroffenen Einrichtungen für die Bewältigung des Ausstellungsverkehrs. Für den Verkehr zwischen der Stadt Chicago und dem von der inneren Stadt 11 km entfernt gelegenen Ausstellungsplatz, dem Jacksonpark, sorgten die Illinois Centralbahn, die Südseite - Hochbahn, die Seilbahnen und die Dampfschiffe auf dem Michigansee. In der Ausstellung selbst war eine elektrische Hochbahn und auf dem Landepier der Dampfer eine bewegliche Plattformbahn erbaut worden. Inwieweit die Verkehrsmittel den gehegten Erwartungen entsprochen haben, erläuterte der Vortragende eingehend. Im Oktober 1893 erreichte die Zahl der Ausstellungsbesucher ihre grösste Höhe, die gewaltige Ziffer von 6 816 435 Personen. Der Höchstverkehr, welcher je an einem Tage vorgekommen ist, fand am 9. Oktober 1893, dem sogen. Chicagotage, statt. Der Besuch der Ausstellung an diesem Tage überstieg die kühnsten Erwartungen: es wurden 718 526 Eintrittskarten verkauft, wozu noch 60 000 Passinhaber kamen. Der Gesammtbesuch erreichte also die Höhe von 780 000 Personen. Hiergegen belief sich der grösste Tagesbesuch der 1889er Pariser Weltausstellung auf nur 397 150 Personen. Der Herr Vortragende stellte in eingehender Betrachtung fest, dass mit den von den Transportgesellschaften im Interesse des Verkehrs aufgewendeten Kosten, die thatsächlich sehr erhebliche waren, die Leistungsfähigkeit so gesteigert worden war, dass auch am Chicagotage allen Anforderungen genügt wurde, wobei freilich immer zu berücksichtigen bleibt, dass bei solchen Anlässen starkes Andrängen überhaupt nicht zu vermeiden ist. Die Frage, ob aus den Chicagoer Vorgängen für uns eine Nutzanwendung zu ziehen sei, wird vom Herrn Vortragenden bejaht. Bei Beurtheilung der Frage für Berlin, wo man unlängst für die Idee einer Weltausstellung eintrat, hatte man auf die möglichste Nähe des Ausstellungsplatzes beim Centrum der Stadt ein

übertriebenes Gewicht gelegt. Ein Entwurf, dessen Ausführung gar nicht ernstlich in Frage kommen konnte, hatte freilich den Vorzug, dass der Ausstellungsplatz in der Stadt selbst lag: es war der jetzige Landes-Ausstellungspark mit den nördlich davon belegenen Terrains. Hierbei hätte man die Ulanenkaserne, eine Anzahl anderer Gebäude beseitigen und den Lehrter Personen- und Güterbahnhof, die für den Eisenbahnbetrieb ganz unentbehrlich sind, für die Ausstellung mitbenutzen müssen. Man kam zu diesem Schluss, weil man einen Transport grosser Massen auf eine grössere Entfernung für zu erschwerend, bezw. für undurchführbar hielt. Der Chicagotag hat, wie der Herr Vorsitzende ausführt, diese Bedenken zerstreut. 6 Transportwege genügten, um eine Riesenmenge von 700 000 Menschen von und zur Ausstellung auf eine Entfernung von 11 km zu befördern. Aehnliches wird auch in Berlin möglich sein, sodass man nicht ängstlich innerhalb oder in unmittelbarer Nähe der Stadt nach einem Ausstellungsplatz zu suchen braucht. An den interessanten Vortrag schlossen sich Besprechungen und Fragen über das Mitgetheilte an.

Nach Beendigung des Vortrags machte Herr Oberstlieutenant Buchholtz noch einige Mittheilungen über die Messung von Windstärken und die dazu verwendeten Apparate.

Als auswärtiges Mitglied wurde Herr Regierungs-Baumeister Glanz, Direktor der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, in üblicher Abstimmung in den Verein aufgenommen.

Entscheidungen des Reichsgerichts.

Haft des Eisenbahnunternehmers für den Schaden, welcher durch eine infolge der Eisenbahnanlage entstandene Ueberschwemmung herbeigeführt ist? Das Berufungsgericht führt in betreff der Entschädigungspflicht des Beklagten aus: es sei Pflicht des Beklagten gewesen, namentlich da er vom Kläger vor Inangriffnahme des Bahnbaues auf die Gefährlichkeit des geplanten und auch wirklich ausgeführten Baues aufmerksam gemacht sei, Vorkehrungen zur Verhütung einer derartigen Ueberschwemmung zu treffen, etwa durch Anlegung eines dritten Brückenjochs oder durch andere Maassregeln. Indem er diese Maassregeln unterliess, habe er sich ein Versehen zu Schulden kommen lassen und sei gemäss §§ 10, 12 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 verpflichtet, dem Kläger Ersatz des ihm infolge dieses Versehens erwachsenen Schadens zu leisten. Diese Begründung lässt nicht erkennen, auf welche Bestimmungen des Gesetzes die Annahme einer Pflicht des Beklagten zu solchen Vorkehrungen, welche den Schutz des Klägers gegen Ueberschwemmungen bezweckten, gestützt wird. Der fragliche Eisenbahndamm ist von der Beklagten auf ihrem Grundstücke errichtet worden um eine Ueberfluthung der Bahnanlage zu verhüten. Ein unerlaubter Gebrauch des Eigenthums (§§ 27, 28 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 8) ist darin nicht zu finden; wer aber sich seines Rechts innerhalb der gehörigen Schranken bedient, darf den einem anderen daraus entstandenen Schaden nicht ersetzen (§ 36 Allgemeines Landrecht Theil I Titel 6). Nach § 26 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 8 dürfen zwar durch den Gebrauch des Eigenthums *wohlerworbene* Rechte eines anderen nicht gekränkt werden, allein zu diesen wohlerworbenen Rechten gehört es nicht, dass der Eigenthümer bei den zum Schutze seines Eigenthums auf demselben errichteten Anlagen darauf Bedacht nehme, dass dadurch dem Nachbar kein Schade geschehe. Denn nur insoweit ist er im Gebrauche seines Eigenthums durch das Eigenthum des Nachbars beschränkt, dass er nicht in dessen Rechtskreis hinübergreifen darf (Plenarbeschluss des Obertribunals vom 7. Juni 1852, Entscheidungen Band 23 S. 252) und ein solcher Eingriff hat nicht stattgefunden. Es sind insbesondere weder fremde Stoffe dem Grundstücke des Klägers — direkt oder indirekt durch das Medium des Wassers oder der Luft — zugeführt worden, noch *bezweckte* die Anlage eine *Hinüberleitung* des Wassers auf das Grundstück des Klägers oder eine *Anstauung* (wie in dem vom Obertribunal entschiedenen Fall bei Striethorst Archiv, Band 53 S. 193); vielmehr war der Rückstau auf das klägerische Grundstück nur die unwillkürliche Folge der Abhaltung des Wassers von dem Grundstücke des Beklagten. Wenn es sich hier um wild ablaufendes Wasser handelte, so würde die Befugniss des Beklagten, sich dagegen zu decken, unmittelbar aus § 102 des Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 8 hervorgehen. Als wild ablaufendes Wasser kann nun zwar das Hochwasser eines Flusses, so lange es mit dem Flusse *eine* Wassermasse bildet, nicht angesehen werden. Dies macht jedoch keinen Unterschied, da der § 102 cit. nur eine schon aus dem Begriffe des Eigenthums folgende Befugniss mit speziellem Bezug auf wild ablaufendes Wasser zum Ausdruck bringt, um damit die gewollte Aenderung des gemeinen Rechts in diesem Punkte ersichtlich zu machen (vergl. Entscheidungen des Reichsgerichts in Civilsachen, Band 24 S. 214, 215).

Aus allgemeinen Bestimmungen, insbesondere aus den Grundsätzen des Nachbarrechts, lässt sich also eine Entschädigungspflicht des Beklagten nicht herleiten. Es fragt sich, ob den Eisenbahnen nach dem Gesetze eine erweiterte Entschädigungspflicht obliegt. In Betracht kommt der § 14 des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, der neben dem § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 in seinem Bereiche noch fortbesteht (vergl. Loebell, das Preussische Enteignungsgesetz, Anmerkung 2 zu § 14), und welcher den Unternehmer verpflichtet, alle Anlagen auf seine Kosten einzurichten und zu unterhalten, welche die Regierung nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in der bisherigen Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden. Das Gesetz bezweckt, die den Anliegern aus der ungewöhnlichen Benutzung eines Grundstücks zu Eisenbahnzwecken entstehenden Gefahren auf den Unternehmer zu übertragen. Die darin ausgesprochene Verpflichtung des Unternehmers geht über die aus dem Nachbarrecht an sich folgenden Verpflichtungen hinaus, indem die Anlieger gegen *alle* Benachtheiligungen in der bisherigen Benutzung ihrer Grundstücke geschützt werden sollen. Die in den Worten: „welche die Regierung nöthig findet“ hinzugefügte Beschränkung vermindert nicht den Umfang der Verpflichtung, sondern verweist nur die Kognition darüber, was zum Schutze der Anlieger erforderlich ist, in erster Reihe an die Regierung, derartig, dass der Unternehmer sich gegen Schadensansprüche regelmässig darauf berufen kann, dass weitere Schutzmaassregeln, als von ihm vorgenommen sind, von der Regierung nicht angeordnet worden seien. Danach ist es zwar nicht als richtig anzuerkennen, dass der Entschädigungsanspruch schon durch das Fehlen der erforderlichen Schutzmaassregeln begründet werde, gleichviel, ob dergleichen Einrichtungen von der Regierung anzuordnen sind oder nicht (wie solches vom Obertribunal in den Entscheidungen Band 73 S. 270 und bei Striethorst Archiv, Band 99 S. 108 angenommen worden); vielmehr ist es als Regel zu betrachten, dass eine Haftung des Unternehmers für den Schaden dann nicht stattfindet, wenn er den Anordnungen der Regierung genügt hat, (vergl. Entscheidungen des Obertribunals, Band 79 S. 134). Allein eine Ausnahme muss sowohl in dem Falle gemacht werden, wenn der Unternehmer die von der Regierung nur allgemein angeordneten Anlagen in einer dem Zwecke der Sicherung der Anlieger nicht entsprechenden Weise ausführt und so durch sein Verschulden den Schaden herbeiführt, als auch dann, wenn er gewusst hat oder bei gehöriger Aufmerksamkeit wissen musste, welche Anlagen oder Einrichtungen zum Schutze der Anlieger gegen Nachtheile in der Benutzung ihrer Grundstücke erforderlich, zugleich auch vom technischen Standpunkte ausführbar und mit den Zwecken des Unternehmers verträglich waren, und gleichwohl diese Einrichtungen, weil solche von der Regierung nicht angeordnet waren, unterlassen hat. Es entspricht der oben angegebenen Tendenz des Gesetzes, diese Fälle dem Falle einer Unterlassung der von der Regierung angeordneten nothwendigen Maassregeln gleich zu stellen. Das Befinden der Regierung soll die Vorkehrung der nothwendigen Schutzmaassregeln sichern, nicht aber dem Unternehmer eine Deckung gewähren, wenn er die angeordneten Maassregeln zweckwidrig ausführt oder die Nothwendigkeit nicht angeordneter Maassregeln kannte oder kennen musste.

Von diesem Standpunkte aus hat das Berufungsgericht die Sachlage nicht geprüft. Es hat das von ihm festgestellte *Verschulden* des Beklagten, das es in seinen weiteren Ausführungen als ein grobes bezeichnet, für ausreichend zur Begründung der Entschädigungspflicht erachtet. Die Frage des Verschuldens fällt aber nach dem Gesagten mit der Frage, ob die Unterlassung der erforderlichen Maassregeln *widerrechtlich* gewesen sei, nicht zusammen. Dass der Schade sich voraussehen liess, macht die Unterlassung der erforderlichen Einrichtungen noch nicht zu einer widerrechtlichen. Wenn der Beklagte in den von der Regierung angeordneten und von ihm zweckentsprechend ausgeführten Einrichtungen den *möglichen* Schutz der Anlieger sah und sehen durfte, insbesondere auch dann, wenn weitergehende Einrichtungen mit einem unverhältnissmässigen, den wirthschaftlichen Erfolg des Unternehmens in Frage stellenden und daher dem Entstehen des Unternehmens selbst hinderlichen Aufwande verknüpft gewesen wären, so würde der Beklagte von der Haftung für den Schaden befreit sein; es würde alsdann die Regel platzgreifen, dass die Verpflichtung des Unternehmers zur Herstellung schützender Einrichtungen (soweit dieselbe nicht in den allgemeinen Gesetzen begründet ist) durch die Anordnungen der Regierung im einzelnen Falle näher bestimmt wird und daher über diese Anordnungen hinaus nicht ausgedehnt werden darf. Sonach bedarf es noch einer speziellen Feststellung, welche Einrichtungen zum Schutze des Klägers nöthig waren, — wobei es nicht genügen kann, gewisse Einrichtungen beispielsweise aufzustellen, die möglicherweise den

Schaden hätten verhüten können, — und ob die Vertreter des Beklagten die Nothwendigkeit dieser Einrichtungen, ihre technische Ausführbarkeit und Vereinbarkeit mit den Zwecken des Unternehmens erkannt haben oder doch bei gehöriger Prüfung, — welcher der Unternehmer sich nicht etwa deshalb entschlagen kann, weil die Prüfung der Regierung obliege, — erkennen mussten.

(Urtheil des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 27. November 1893 in der Sache H. w. Preuss. Eisenbahnfiskus [Betriebsamt Nordhausen].)

Verschiedenes.

Antinonnin-Carbolineum.

Den Farbenfabriken vorm. Friedr. Bayer & Co. in Elberfeld, welche jedem Chemiker bekannt sind, ist es nach jahrelanger Vorprüfung im eigenen, sowie in staatlichen physiologischen Laboratorien gelungen, in dem Antinonnin (Orthodinitrokresolkalium) ein chemisches Präparat zu finden, welches absolut geruchlos ist, demzufolge nicht verdunstet und die sonstigen schlechten Eigenschaften der Theerderivate nicht besitzt. Die Behandlung feuchter oder Hausschwamm behafteter Wände mit Antinonnin-Carbolineum ergab, zahlreich attestirt, glänzende Resultate, der Hausschwamm wurde sehr bald vernichtet und die Wände trocken gelegt. Holzwerk mit dem fraglichen Präparat gestrichen, erwies sich gegen Infektion, Fäulniss und Schwammbildung durchaus gesichert.

Durch seine Geruchlosigkeit, sowie durch die Eigenschaft, die Poren offen zu lassen und jeden Oel- oder anderen Anstrich auf sich zu dulden, zeichnet sich dasselbe besonders aus. Die Untersuchungen und Empfehlungen der Professoren der Münchener Hochschule Dr. C. O. Karz und Wilh. von Miller haben diesem billigen Präparat, dessen Generalvertrieb der Firma Fretzdorff & Co., Berlin SW., Solmsstrasse 38, übertragen ist, in den technischen Kreisen Eingang verschafft.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Der Ober-Baurath Knoche ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. definitiv betraut worden.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Betriebseröffnung der Neubaustrecke Niederwalgern - Weidenhausen. Am 12. Mai d. J. wird die von der Bahnlinie Cassel-Frankfurt bei der zwischen den Stationen Niederweimar und Fronhausen (Lahn) neu errichteten Betriebsstation Niederwalgern abzweigende Neubaustrecke Niederwalgern-Weidenhausen mit den Stationen Lohra, Gladenbach und Weidenhausen, sowie dem Haltepunkte Damm dem Verkehre übergeben.

Auf die neue Bahnstrecke findet die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung.

Hinsichtlich der speziellen Betriebsleitung ist die Strecke dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Main-Weserbahn) in Cassel unterstellt.

Von den vorgenannten Stationen werden Lohra und Gladenbach einstweilen nur für den Personen- und Gepäckverkehr, Weidenhausen dagegen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet, während der Haltepunkt Damm nur dem Personenverkehre dient. Der Verkauf der Fahrkarten an die auf dem Haltepunkte Damm zugehenden Reisenden geschieht durch den Packmeister.

Der Uebergang der Reisenden von den Zügen von Frankfurt nach Cassel auf die Züge Marburg-Weidenhausen und umgekehrt findet in Niederweimar statt.

Für die neue Strecke ist folgender Fahrplan vorgesehen:

Zug Nr. 472	Zug Nr. 474	Name der Station			Zug Nr. 471	Zug Nr. 473
6.15 Vorm.	5.35 Nachm.	ab	Marburg	an	8.50 Vorm.	$8.^{\underline{25}}$ Abends
6.29 "	5.49 "	"	Niederweimar	ab	8.36 "	$8.^{\underline{11}}$ "
6.51 "	$6.^{\underline{11}}$ "	"	Damm	"	8.26 "	$7.^{\underline{55}}$ "
6.59 "	$6.^{\underline{19}}$ "	"	Lohra	"	8.11 "	$7.^{\underline{46}}$ "
7.14 "	$6.^{\underline{34}}$ "	"	Gladenbach	"	8.00 "	$7.^{\underline{35}}$ "
7.22 "	$6.^{\underline{42}}$ "	an	Weidenhausen	ab	7.49 "	$7.^{\underline{24}}$ "

Direkte Güterabfertigung von und nach Weidenhausen findet vom Eröffnungstage an mit den Stationen der Preussischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen und Oberhessischen Bahnen statt.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 7. Mai 1894. (1092)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Am 1. Mai d. J. sind die neuen, zwischen Westend und Wedding am Nordring der Berliner Ringbahn belegenen Ringbahnstationen Jungfernhaide und Beusselstrasse für den Personenverkehr eröffnet worden. Von demselben Zeitpunkt ab ist die bisherige Ringbahnstation Moabit für den Personenverkehr in Wegfall gekommen.

Berlin, den 5. Mai 1894. (1093)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Bromberg ist der Personen-Haltepunkt Parkowo am 1. Mai d. J. für den Gepäck-, Leichen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet worden. Eine Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen findet in Parkowo nicht statt.

Berlin, den 4. Mai 1894. (1094)

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 15. Mai d. J. treten für den Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr der Station Eutritzsch der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg direkte Frachtsätze in Kraft, welche sich auf Grundlage der für die Station Leutzsch in den einzelnen Tarifheften angegebenen Entfernungen zuzüglich 8 km berechnen. Die Abfertigung von Eilgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren von und nach Eutritzsch ist ausgeschlossen.

Erfurt, den 30. April 1894. (1095MG)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Der in unseren Bekanntmachungen vom 12. Februar bezw. 7. April d. J. erwähnte Hessisch-Pfälzische Vieh- etc. Tarif ist mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. erschienen. Die in denselben aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I.2. genehmigt. Soweit der Tarif gegen den seitherigen Erhöhungen enthält, bleiben die bisherigen Sätze bis zum 15. Juni in Kraft. Derselbe kann durch unser Tarifbüreau, welches auch Auskunft ertheilt, zu 40 ₰ p. Stück bezogen werden.

Mainz, den 1. Mai 1894. (1096)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für die Beförderung von Holz zwischen St. Valentin und Dresden-Neust. (Leipz. und Schles. Bhf.) direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 1. Mai 1894. (1097)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten für die Beförderung von

a) Bäumen, Gesträuchen, Pflanzen, lebenden, unverpackt oder nicht in fester Verschnürung, und Blumen, lebenden, unverpackt und unverhüllt;
b) Bäumen, Gesträuchen, Pflanzen und Blumen, lebenden, in verpacktem Zustande

im Verkehre zwischen Temesvár-Gyárváros und Józefváros einerseits, Dresden (sämmtliche Bahnhöfe) und Leipzig (Bayerischer, Dresdener, Berliner, Eilenburger und Thür. Bahnhof) andererseits neue Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die bezeichneten Stationen auf Anfrage Auskunft geben.

Dresden, am 4. Mai 1894. (1098)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Am 15. Mai d. J. werden im Ausnahmetarife 4 für Stammholz folgende Frachtsätze eingeführt:

Von und nach	Berthelsdorf b. Brand	Königstein	Nossen	Pirna	Potschappel	Schandau
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Gotteszell . .	1,15	1,07	1,23	1,12	1,20	1,05

Dresden, den 5. Mai 1894. (1099)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Getreidetarife von Russland und den Warschauer Bahnen nach Danzig und Neufahrwasser über Mlawa - Illowo, gültig vom 1/13. August 1893. Die in den vorbezeichneten Tarifen auf Seite 4 unter B enthaltenen Beförderungsbedingungen, nach welchen die Frachtsätze nur für solche Sendungen Anwendung finden, welche überseeisch ausgeführt werden etc., sind mit dem 3/15. April cr. ausser Kraft getreten. An deren Stelle tritt folgende Bestimmung: „Die Frachtsätze dieses Tarifs kommen nur für solche Getreide- etc. Sendungen zur Anwendung, die auf den Bestimmungs- (Hafen-) Stationen von den Eisenbahnwagen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerke oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen, also nicht mit der Eisenbahn unmittelbar weiter befördert werden."

Danzig, am 5. Mai 1894. (1100J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Bahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Zu dem Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 1. Mai d. J. der Nachtrag V zur Einführung. Derselbe enthält eine Ergänzung des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter und wird von den betheiligten Stationen kostenfrei abgegeben.

Strassburg, den 28. April 1894. (1101)

Deutsch-Französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.) Die im Nachtrag V zu Theil II a des Deutsch-Französischen Gütertarifs vom 1 Mai d. J. enthaltenen Ausnahme - Frachtsätze für Bier von Frankfurt a/M. treten bis auf weiteres nicht in Kraft.

Strassburg, den 1. Mai 1894. (1102)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Die im Südwestdeutschen Verbands-Gütertarif, Heft 5, Nachtrag VI enthaltenen Tarifkilometer und Frachtsätze für die Badischen Stationen Hilpertsau und Weisenbach sind mit Eröffnung letzterer am 1. Mai d. J. in Geltung getreten. Die Station Hilpertsau ist auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Ueber die Frachtsätze derselben im Verkehr mit Basel loco (Reichsbahn) geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Strassburg, den 2. Mai 1894. (1103)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Berlin - Sächsischer, Magdeburg-Sächsischer, Norddeutsch - Sächsischer, Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer, Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer und Sächsisch - Südwestdeutscher Verbandsverkehr, sowie Sächsischer Lokal- und Sächsisch - Oesterreichischer Grenzverkehr. Die seit September 1891 für Entfernungen von mehr als 200 km gültigen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate (einschliesslich Kleie) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, ferner der seit 21. Dezember 1893 gültige Rückvergütungstarif für die Beförderung von Malz von Dresden, Löbau, Niedersedlitz, Pirna und Schöna nach aussersächsischen Stationen westlich und nördlich von Leipzig, Röderau und Elsterwerda treten Ende Juli 1894 ausser Kraft.

Dresden, am 2. Mai 1894. (1104)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Zum Badischen Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. der 1. Nachtrag ausgegeben worden.

Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Zusatzbestimmungen zu den allgemeinen Tarifvorschriften, sowie die Aufnahme der neu eröffneten Stationen Hilpertsau und Weisenbach.

Die in den Nachtrag aufgenommenen besonderen Zusatzbestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I.2. der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Der Nachtrag kann durch Vermittelung unserer Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 2. Mai 1894. (1105)
Generaldirektion.

Thüringisch - Bayerischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif 2 C für Schleifholz etc. wird mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. ab auf den Verkehr mit den Bayerischen Stationen Dingolfing und Wörth a/d. Isar ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. Mai 1894. (1106MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Für die Beförderung von Getreide etc. (Kategorie I—IV der Nomenklatur) von den Stationen Rybnitza und Mohilew der Russischen Südwestbahnen über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel zur überseeischen Ausfuhr treten vom 23. April/5. Mai d. J. bis 15./27. November d. J. nachstehende Ausnahmetarifsätze für den Wagen mit 10 000 kg in Kraft:

von	nach Königsberg Rbl.	nach Pillau Rbl.	nach Memel Rbl.
Rybnitza . .	84,02	86,65	89,00
Mohilew . .	84,02	86,92	89,51

Ausserdem Nebengebühren für Auf- und Abladen, Stationsgebühr, Grenzübergabe je 8,29 Rbl.. Die Ausnahmetarifsätze gelten nur für Sendungen, die auf dem Wasserwege auf den genannten Versandstationen eingegangen sind. (1107H&V)
Direktion.

Obstverkehr mit Belgien und Niederland. Die für frisches Obst und frische Nüsse sowie für neue leere Obstkörbe im Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen, Rheinisch - Westfälisch - Belgischen, Niederländisch- und Belgisch - Südwestdeutschen, Niederländisch- und Belgisch-Bayerischen Verkehr, sowie im Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. im vergangenen Jahre gewährten Frachtermässigungen kommen auch im laufenden Jahre für die Zeit vom 15. Mai bis Ende Dezember zur Anwendung.

Köln, den 4. Mai 1894. (1108)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Durch Beseitigung von Druckfehlern ermässigen sich in unserem Lokal-Gütertarif die Frachten des Ausnahmetarifs 4a Gernsheim-Hohensülzen von 0,17 in 0,14, sowie des Ausnahmetarifs 4b Abtheilung a Gross-Gerau, Weiterstadt von 0,28 in 0,08 und erhöht sich die Fracht des Ausnahmetarifs 4a Gernsheim-Ingelheim von 0,14 in 0,17 ℳ für 100 kg. Ebenso erhöht sich in unserem Lokal-Kilometerzeiger die Entfernung Gross-Gerau-Wahlheim von 45 in 75 km. Die Erhöhungen gelten ab 20. Juni d. J.

Mainz, den 5. Mai 1894. (1109)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Sächsisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten die Nachträge I zu Heft 1 und 4, sowie III zu Heft 2 und 3 des Verbands-Gütertarifs in Kraft.

Sie enthalten ausser der bereits unterm 1. April d. J. veröffentlichten, am 1. Juli d. J. erfolgenden Aufhebung des provisorischen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Futtermitteln neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 17 (Bäume und Sträucher) und 19 (Kartoffeln). Auch werden hierdurch Kursunterschiedsbeträge zu den Frachtsätzen der Hefte 1, 2, 3, 4 und der Nachträge II zu den Heften 2 und 3, die bis auf weiteres von den Frachtsätzen doppelt abgezogen werden, eingeführt.

Die Nachträge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 2. Mai 1894. (1110)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Unter Bezugnahme auf die von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 25. v. Mts. erlassene Bekanntmachung bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die seit 1. September 1891 auf Entfernungen von mehr als 200 km in den Staatsbahnverkehren Köln (linksrheinisch)-Altona, -Bromberg, -Erfurt und -Magdeburg eingeführten Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate sowie Kleie bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen auch bezüglich des Verkehrs mit den betheiligten Privateisenbahnen mit dem 1. August d. J. zur Aufhebung gelangen, so dass mit diesem Tage die erwähnten Ausnahmetarife gänzlich ausser Kraft treten. Von dem bezeichneten Tage ab kommen infolge dessen für Getreide und Mühlenfabrikate bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen die regelrechten Frachtsätze des Spezialtarifs I und für Kleie des Spezialtarifs II zur Erhebung.

Ueber die hierdurch entstehenden Frachterhöhungen geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Köln, den 9. Mai 1894. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Für Rohpetroleum von Celle und Schwarmstedt nach Lauterburg (im Westdeutschen Verbande) kommt vom 15. d. Mts. ab ein Ausnahme-Frachtsatz von 2,09 *M.* für 100 kg zur Anwendung.

Hannover, den 5. Mai 1894. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum diesseitigen Lokal - Gütertarife vom 1. April 1890 ist der vom 12. Mai d. J. ab gültige Nachtrag 29 herausgegeben, welcher Entfernungen für die neu eingerichtete Station Weidenhausen an der Strecke Niederwalgern-Weidenhausen, sowie Berichtigungen enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Hannover, den 7. Mai 1894. (1113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Station Panka der Linie Hliboka-Berhometh der Bukowinaer Lokalbahnen ist — nach Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — am 15. April d. J. auch für den unbeschränkten Güterverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

Berlin, den 4. Mai 1894. (1114)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Norddeutsch - Galizisch - Südwestrussischer Getreideverkehr. Aufhebung des Getreidetarifes. Mit 1. August 1894 tritt der vom 1. Mai 1892 gültige Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. im Norddeutsch-Galizisch-Südwestrussischen Grenzverkehre sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—III ausser Kraft.

Ueber die Einführung des neuen an dessen Stelle tretenden Tarifes wird seinerzeit die bezügliche Publikation erfolgen.

Wien, am 5. Mai 1894. (1115)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Französischer Eisenbahnverband. Instradirung der Schnellzugs-Eilgüter im Verkehre Wien-Paris. Der vom 1. April 1893 an gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen zwischen Wien (K.E.B.) und Paris findet in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September 1894 nur auf der Route Salzburg-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt Anwendung.

Wien, am 27. April 1894. (1116)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Getreideverkehr mit Galizien und der Bukowina. (Aufhebung des Tarifes vom 1. September 1892.) Mit 1. August 1894 tritt der vom 1. September 1892 gültige Tarif für den obbezeichneten Verkehr sammt den dazu erschienenen Nachträgen I bis II ausser Wirksamkeit.

Wien, am 2. Mai 1894. (1117)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni d. J. treten folgende neue Tarife für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in Kraft:

a) für den Nordisch - Oesterreichisch-Deutsch - Belgisch - Französisch - Englischen Eisenbahnverband, Theil I,

b) für den Oesterreichisch - Deutsch-Englischen Eisenbahnverband über Hoek van Holland-Harwich oder Rotterdam-Harwich und Vlissingen-Queenboro, Theil II, Heft G.

Die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Einführung dieser neuen Tarife ist ertheilt. Letztere können auf den betheiligten Stationen eingesehen werden.

Köln, den 4. Mai 1894. (1118)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Lieferung von 12 Stück vierachsigen Duplex-Verbundgüterzugslokomotiven mit Schlepptendern nebst einem Reserveradsatz zu vergeben.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 5 *M.* erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift: „Lokomotivlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 28. Mai l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 2. Mai 1894. (1119)
Generaldirektion.

Main-Neckarbahn. Die Lieferung von ungefähr 5500 t Lokomotivkohlen für diesseitige Bahn (beste gemischte Förderkohle mit mindestens 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll vergeben werden und wird hiermit öffentlich ausgeschrieben. Die Lieferung hat gegen Herbst l. J. zu beginnen. Die hierfür maassgebenden näheren Bedingungen können bei unserem Sekretariate hierselbst eingesehen und von demselben gegen Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind mit der Aufschrift: „Lokomotiv-Kohlenlieferung für die Main-Neckarbahn" bis spätestens Dienstag, den 22. Mai l. J., Vorm. 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Zu dieser Zeit wird in unserem Sitzungszimmer hierselbst die Oeffnung der Angebote stattfinden, welcher die Bewerber oder deren Bevollmächtigte beiwohnen dürfen.

Zuschlagsfrist bis 12. Juni l. J.

Darmstadt, den 1. Mai 1894. (1120)
Direktion der Main-Neckarbahn.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW.. Beuthstrasse 8.

№ 37. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch ede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 12. Mai 1894.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 19. d. Mts.

Einige Bemerkungen über das Material für hölzerne Querschwellen und über deren Lebensdauer.

(Schluss aus Nr. 36.)

II.

Die Lebensdauer der Schwellen erscheint von verschiedenen Umständen abhängig; die genaue Erforschung aller Ursachen, welche auf sie Einfluss nehmen, ist um so wichtiger, als es ohne deren Kenntniss nicht möglich ist, die geeigneten Mittel für die Erhöhung der Lebensdauer in Anwendung zu bringen. Bei der grossen Zahl der Holzschwellen, welche in den Geleisen verlegt sind, würde es aber schon eine beträchtliche Ersparniss bedeuten, wenn das Leben der Schwellen um nur wenige Jahre verlängert werden könnte. Eine möglichst genaue Kenntniss der Lebensdauer der Holzschwelle bezw. der Zahl der Züge, welche über sie hinwegrollen können, bevor sie zur Auswechselung kommen muss, ist aber auch für den Vergleich zwischen Holz- und Eisenschwellen bezüglich ihrer Oekonomie für Bau- und Bahnerhaltung von grossem Werthe.

Ueber diesen Gegenstand hat nun Couard, der durch seine Untersuchungen über die Beanspruchungen der Geleise in weiteren Kreisen bekannt geworden ist, eine sehr interessante Studie in der „Revue générale des chemins de fer“ veröffentlicht, die nachstehend in ihren wichtigsten Punkten wiedergegeben werden soll.

Auf die Lebensdauer der Schwellen nimmt zunächst wohl die Grösse des Verkehrs Einfluss, wie der folgende statistische Auszug erkennen lässt.

Linie	Zahl der Schwellen			mittlere Dauer	Zahl der Züge	
	eingelegt	ausgewechselt bis Ende 1889	Prozentsatz		durchschnittlich in einem Jahre	entsprechend der mittleren Dauer
	a	b	$c = \frac{100\,b}{a}$	d Jahre	e	f = de
Paris - Villeneuve St. Georges	40 496	65 170	162 %	8,1	18 000	145 800
Villeneuve St. Georges-Moret	128 897	163 666	127 „	9,7	13 000	126 100
Moret-Étigny .	150 431	171 942	114 „	11,5	8 700	100 050

Anmerkung. Als Ausgangspunkt der Statistik diente die Einlegung der Stahlschienen auf den einzelnen Linien.

Hierbei ist zu bemerken, dass Coüard die Schwellendauer nicht nach dem jährlichen Verhältnisse der Auswechselungen ermittelt, weil die Zahl der jährlichen Auswechselungen keine konstante ist; er legt seinen Berechnungen vielmehr die Gesammtzahl aller eingelegten und ausgewechselten Schwellen zu Grunde. Es werden 2 Kurven gezeichnet; eine Kurve gibt Jahr für Jahr alle jene Schwellen an, welche seit dem Anfangsjahre eingelegt wurden, die zweite Kurve in ähnlicher Weise alle jene Schwellen, die seit dem Anfangsjahre zur Auswechselung gelangten. Die horizontalen Linien, welche zwischen den beiden Kurven gezogen werden, zeigen die Schwellendauer an und geben zugleich ein Bild über deren Veränderlichkeit. Die so erhaltenen Werthe sind wesentlich verschieden von jenen, welche sich ergeben, wenn den Ermittelungen der Prozentsatz der jährlichen Auswechselungen zu Grunde gelegt wird.

Die mittlere Dauer der Schwellen D ist von 2 Elementen abhängig: das eine Element x ist unveränderlich für dieselbe Strecke, das andere Element n y ist proportional der jährlichen Zahl der Züge; es muss daher

$$D = x - D . n . y$$

sein. Setzen wir in diese Gleichung für D und n successive die aus obiger Zusammenstellung zu entnehmenden Werthe ein, so erhalten wir 3 Gruppen von je 2 Gleichungen ersten Grades mit 2 Unbekannten (x und y); wir finden für diese letzteren je 3 Werthe, aus welchem wir einen Mittelwerth berechnen. Es ergibt sich auf diese Weise in runden Zahlen

$$x = 20,\ y = \frac{1}{12\,500}$$

und mithin

$$D = \frac{250\,000}{12\,500 + n}$$

Dies ist die Gleichung einer Hyperbel. Coüard multiplizirt dieselbe noch mit dem Koeffizienten 1,2, um der Thatsache Rechnung zu tragen, dass auf der Linie Paris-Etigny, deren Verhältnisse bei der Bestimmung der Zahlenwerthe der Formel Berücksichtigung fanden, grössere Strecken der Geleise gründliche Umstaltungen erfuhren und infolge dessen die Dauer der Schwellen durch umfangreichere Auswechselungen im Durchschnitte verkürzt wurde. Hiernach lautet die Formel endgültig:

$$D = 1{,}2 . \frac{250\,000}{12\,500 + n} \ldots \text{I}$$

Wenn man in diese Formel verschiedene Werthe für n einsetzt, d. h. die Lebensdauer für verschiedene Verkehrsstärken ermittelt, so findet man, dass erstere um so grösser wird, je schwächer der Verkehr ist, aber für $n = 0$ mit 24 Jahren ihre Grenze erreicht; andererseits nimmt sie mit der Zunahme des Verkehrs ab, ohne aber jemals an eine unterste Grenze zu gelangen. Um zu untersuchen, ob die abgeleiteten Resultate thatsächlich auch für Linien mit sehr schwachem Verkehr gelten, zieht Coüard die Lokalbahn von Nuits sur Ravière nach Chatillon in Betracht. Die Schwellen hatten hier eine durchschnittliche Lebensdauer von 18,9 Jahren bei einem Gesammtverkehr von 1760 Zügen im Jahre. Die fragliche Formel I würde 21 Jahre ergeben. Die Differenz von 2 Jahren liegt jedenfalls in dem Umstande, dass der theoretischen Entwickelung die Verhältnisse auf Bahnen mit Stahlschienen und schwebendem Stosse zu Grunde liegen, während die Geleise der Bahn von Nuits sur Ravière nach Chatillon aus Eisenschienen mit festem Stoss erbaut sind.

Der Einfluss des Klimas auf die Dauer der Schwellen kann unter Umständen für gewisse Gegenden so bedeutend werden, dass der ganz eiserne Oberbau schon aus Rücksicht auf denselben dem Oberbau mit Holzschwellen vorzuziehen ist. In heissen Ländern gehen die Schwellen rascher zu Grunde, als in kalten Ländern. Aus einer Reihe interessanter statistischer Daten folgert Coüard, dass der Einfluss des Klimas die Dauer der Schwellen in Frankreich um 50 % zu verringern imstande ist.

Auch die Anzahl der Schwellen für 1 km Geleise beeinflusst deren Lebensdauer. Aus Coüard's Zusammenstellungen geht hervor, dass letztere in einem Geleise mit 1160 Schwellen für 1 km 81 %, in einem Geleise mit 1500 Schwellen jedoch 111 % der nach Formel I berechneten Dauer betrug, dass sie also bei einer Vermehrung der Schwellenzahl um 28 % sich um 37 % steigerte. Es erscheint daher vortheilhaft, die Zahl der Schwellen für 1 km nicht nur behufs Vergrösserung der Stabilität des Geleises, sondern auch behufs der Reduktion der Kosten für deren Auswechselung zu vermehren. Eine Schwelle dauert um so länger, je weniger sie beansprucht wird, beziehungsweise auf je mehr Schwellen sich die Zuglast vertheilt. Daraus folgert Coüard, dass eine Gewichtsvergrösserung der Schienen wahrscheinlich die gleiche Wirkung hervorbringen würde. Die schweren Geleise, wie solche jetzt stetig mehr in Anwendung kommen, werden daher nicht nur hinsichtlich der Dauer der Schienen, sondern auch hinsichtlich der Dauer der Schwellen billiger sein, als die leichter konstruirten Schienenwege.

In Bezug auf die Abhängigkeit der Schwellendauer von den Neigungsverhältnissen gelangt Coüard auf Grund seiner umfangreichen Studien zu folgenden Ergebnissen: Der Koeffizient der Schwellendauer, d. i. das Verhältniss der wirklichen Schwellendauer zu der nach Formel I berechneten Dauer, erreicht beinahe immer seinen grössten Werth auf der stärksten Rampe und seinen kleinsten Werth auf dem stärksten Gefälle, d. h. die Schwellendauer nimmt ab, wenn die Geschwindigkeit wächst. Im Durchschnitt beträgt die Reduktion der Lebensdauer infolge der Bahnneigungen etwa 0,25 und das Verhältniss der äussersten Werthe, d. i.

$$\frac{\text{Koeffizient der Dauer auf dem Gefälle}}{\text{Koeffizient der Dauer auf der Steigung}} \text{ rund } 0{,}78.$$

Ueber den Einfluss der Kurven gibt die Statistik keinen vollkommen klaren, befriedigenden Aufschluss; sie beleuchtet nur die folgenden zwei interessanten Beobachtungen. Auf der Linie von Clermont nach Tulle (Orléansbahn) finden sich Bögen von 250 m Halbmesser; die Geleise bestehen aus Doppelkopfschienen; die Spurweite beträgt 1,46 m, die Ueberhöhung — entsprechend einer Geschwindigkeit von 65 km in der Stunde — 190 mm. Es wurde nun beobachtet, dass sich im inneren Schienenstrange die Stühle tiefer in die Schwelle eindrücken als im äusseren Strange, dass aber nichtsdestoweniger die Nachdexelungen bei letzterem wegen der Zerstörung der Befestigungsmittel und der Erweiterung der Spur viel häufiger sind als bei ersterem. Ueberhaupt wiederholen sie sich weit mehr in Bögen als in gerader Linie; sie wachsen bis zu 400 pro Jahr und Kilometer (1270 Schwellen) an; jede Schwelle muss daher alle 2 bis 3 Jahre neu gedexelt werden; ihre Lebensdauer ist um die Hälfte geringer als in gerader Linie. Aehnliche Erscheinungen wurden auf der Linie von La Bastide nach Nîmes (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) beobachtet; hier kommen Bögen mit 200 bis 400 m Halbmesser ohne Spurerweiterung, jedoch mit nur 150 mm Ueberhöhung vor. Infolge dieser geringen Ueberhöhung ist auch die Einkerbung der Stühle in die Eichenschwellen eine geringere, als auf der obenerwähnten Linie; die Stühle vertiefen die Schwelle nur leicht auf der äusseren Seite des inneren Schienenstranges, so dass die Neudexelung der Schwellen nur jedes 4. bis 5. Jahr nothwendig ist. Beim äusseren Schienenstrange entfällt sie vollständig; hier zeigt sich nur die Auswechselung der Befestigungsschrauben erforderlich. Die Verminderung der Schwellendauer in diesen Kurven im Verhältniss zu jener in den geraden Linien beträgt beiläufig 30 %.

Holzgattung und Imprägnirungsweise bleiben natürlich ebenfalls nicht ohne Rückwirkung auf die Lebensdauer der Schwellen. Auf dem Netze der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gelangen imprägnirte Schwellen aus Buchenholz, Eichensplintholz, Tannen- und Föhrenholz zur Verlegung; als Imprägnirungsmittel dienen Kupfervitriol und Kreosot. Mit dem letzteren Mittel wurden sehr günstige Resultate gewonnen

allerdings nur bei sehr sorgfältiger Durchführung des Prozesses und bei Anwendung eines schweren, guten Oeles. Von den sonstigen Verhältnissen, welche die Dauer der Schwellen zu beeinflussen in der Lage sind, erscheinen **Schotterbett** und **Tunnels** am wichtigsten zu sein; auffälligerweise lässt sich aus den zahlreichen Beobachtungen, welche Coüard seinen Studien zu Grunde legte, kein Anhaltspunkt für die Beurtheilung der Grösse dieses Einflusses gewinnen, so dass es fast den Anschein hat, als ob der letztere vielfach überschätzt würde; allerdings ist es auch möglich, dass er durch die anderen Einflüsse verdeckt wird.

Auf Grund aller dieser Erörterungen gelangt Coüard nun zu folgender Formel für die Lebensdauer der Schwellen:

$$D = 1{,}2 \cdot \frac{250\,000}{12\,500 + n} \times K \times Z \times S \times B \times G \; \ldots . \; II$$

Hierin bedeutet:

n = die Zahl der im Jahre verkehrenden Züge;
K = Koeffizient des Klimas $\geq 0{,}50$ (in Frankreich);
Z = Koeffizient der Schwellenanzahl für das Kilometer, wechselnd von 0,8 (1 125 — 1 250 Schwellen) bis 1,1 (1 500 Schwellen);
S = Koeffizient der Steigung $> 0{,}75$;
B = Koeffizient der Bögen $> 0{,}50$;

G = Koeffizient der Holzgattung =
- 1,00 für nichtimprägnirtes Eichenholz,
- 0,90 „ „ Lärchenholz,
- 0,80 „ „ Kastanienholz,
- 1,00 „ Buchenholz mit Kupfervitriol,
- 1,20 „ Föhrenholz „ „
- 0,70 „ Tannenholz „ „ (ohne Unterlagsplatten),
- 1,60 „ kreosotirtes Buchenholz und
- 1,40 „ „ Tannenholz (ohne Unterlagsplatten).

Nach dieser Formel würde also eine mit Kreosot imprägnirte Buchenschwelle auf einer in günstigem Klima gelegenen Linie mit dem jährlichen Verkehre von 10 000 Zügen mit Bögen von grossem Halbmesser und mit schwachen Neigungen bei einer Schwellenanzahl von 1 500 für das Kilometer eine Lebensdauer von

$$D = 1{,}2 \cdot \frac{250\,000}{12\,500 + 10\,000} \times 1{,}1 \times 1{,}6 = 23{,}5 \text{ Jahren}$$

besitzen; es würden also 235 000 Züge über sie hinwegrollen können. Bei einem jährlichen Verkehre von 15 000 Zügen würde die Schwelle 18 bis 20 Jahre dauern und rund 300 000 Züge ertragen. Diese letztere Zahl kann bei einer guten, unter günstigen Verhältnissen verlegten Holzschwelle gleichsam als Durchschnittswerth angesehen und im allgemeinen zu Vergleichen zwischen Holz- und Eisenschwellen hinsichtlich ihrer Lebensdauer benutzt werden. A. B.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1478 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Einstellung von Wagen mit Lenkachsen der Gruppe B in schnellfahrende Züge (abgesandt am 8. Mts.).

Nr. 1491 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen auf Anwendung der Vereinseinrichtungen in dem Verkehr der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 8. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Ausdehnung der Unfallversicherung auf die Eisenbahnbediensteten und das Haftpflichtgesetz.

Das Oesterreichische Abgeordnetenhaus hatte im vorigen Jahre beschlossen, die Unfallversicherung auf die Eisenbahnbediensteten auszudehnen, dagegen das gegenwärtig noch in Wirksamkeit stehende Haftpflichtgesetz in Ansehung derselben ausser Kraft zu setzen (siehe Nr. 98 d. Ztg. Jahrg. 1893). Schon damals wurde die Frage eingehend debattirt, ob neben der Unfallversicherung noch das Haftpflichtgesetz für die Eisenbahnbediensteten bestehen könne, was mit Stimmenmehrheit verneint wurde. Inzwischen sind Petitionen des Unterstützungsvereins der Lokomotivführer, sowie des Kondukteur-Unterstützungs- und Rechtsschutzvereins der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen an das Herrenhaus gelangt, in welchen 9 000 Kondukteure und Lokomotivführer um die Aufrechterhaltung des Haftpflichtgesetzes bitten.

Die vereinigte juristische und volkswirthschaftliche Kommission dieses Hauses erklärte sich zwar auch gegen das Nebeneinanderbestehen dieser beiden Gesetze bezüglich der Bahnbediensteten, sie verschloss sich aber nicht der Thatsache, dass denselben, ehe sie der Unfallversicherung unterworfen wurden, der Schutz des Haftpflichtgesetzes zu statten kam, welches ihnen in einzelnen Fällen grössere Entschädigungen geboten hat, als die ihnen vom Abgeordnetenhause zugemessene Unfallrente beträgt. Diese Kommission beantragte daher, für Eisenbahnbedienstete, falls diesen ein Entschädigungsanspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes zustehen würde, die Rente auf 90 % und im Falle eines dauernden Siechthums auch darüber hinaus bis zu 120 % des vollen Jahresverdienstes zu erhöhen. Dabei entfällt die Beschränkung des Jahresverdienstes auf ein Maximum von 1 200 fl., vielmehr sind bei Berechnung des Jahresverdienstes auch die veränderlichen Bezüge, wie Kilometer- und Stundengelder, einzubeziehen.

Dieser Antrag wurde nach einer sehr interessanten und eingehenden Debatte im Plenum des Herrenhauses mit einer bedeutenden Majorität angenommen. Von den Verfechtern desselben wurde insbesondere geltend gemacht, dass die Ausdehnung der Unfallversicherung auf immer weitere Kreise, daher auch auf die Eisenbahnbediensteten ein Gebot der Humanität und Gerechtigkeit sei. In Oesterreich sei jedoch mit der Unfallversicherung blos der Anfang gemacht; denn bei einem Vergleiche zwischen uns und Deutschland zeigen sich grosse Kontraste. Im Deutschen Reiche betrug im Jahre 1892 die Anzahl der versicherten Personen mehr als 18 Millionen und die gezahlten Entschädigungen betrugen mehr als 32 Millionen Mark.

Besondere Wirkung übte die Rede des Ministers a. D., gegenwärtig Präsidenten des Reichsgerichts, des Rechtslehrers Dr. **Unger**, aus welcher wir wegen ihrer Bedeutsamkeit folgende Ausführungen wiedergeben.

„. . . . Es wurde dem Berichte des Abgeordnetenhauses vorgehalten, dass in demselben über das Haftpflichtgesetz eigentlich so leicht hinausgegangen wird. Es wurde aber sogleich als Entschuldigung hinzugefügt, dass damals jene Petition der Eisenbahnbediensteten noch nicht vorgelegen hat. Diese Petition, die auf uns einen grossen Eindruck gemacht hat, war gerichtet gegen die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, sie ist aber nicht gerichtet gegen den jetzt zum Beschlusse zu erhebenden Antrag der Kommission. Ich begreife ja vollkommen, dass die Eisenbahnbediensteten mit den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses höchlich unzufrieden waren. Aber es ist zu bezweifeln, ob sie heute, wenn die Anträge der Kommission des Herrenhauses angenommen werden, auch noch eine Petition einbringen würden, dass sie lieber beim Haftpflichtgesetze bleiben. Ich glaube, dass die Eisenbahnbediensteten und Arbeiter, wenn sie ihren Vortheil verstehen, mit Freuden dem Antrage der Kommission zustimmen werden. Ich wenigstens würde, wenn ich um Rath gefragt würde, mit vollster Unbefangenheit sagen, der grössere Vortheil für die Eisenbahnbediensteten liege in dem Beschlusse der Kommission des Herrenhauses. Redner kritisirt hierauf die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes vom Jahre 1869 und erwähnt, dass der berühmte Romanist Arndts und er (Redner) sich s. Zt. gegen die unglückliche Fassung dieses Gesetzes ausgesprochen haben. In dem Gesetze sei nämlich der Gedanke ausgesprochen, dass die Eisenbahnen auch ohne Verschulden haften, dieser gute Gedanke sei jedoch in das ganz falsche Gewand einer Vermuthung gebracht worden: es werde vermuthet, dass die Eisenbahn ein Verschulden getroffen hat.

Die Haftpflicht sei aber nicht so allgemein, sie sei in 3 Fällen ausgeschlossen, und der grosse Streit sei dann immer der: wie sind diese Fälle theoretisch und praktisch zu verstehen? Erstens ist die Haftung ausgeschlossen bei „höherer Gewalt“. Nun kann aber kein Oesterreichischer oder Deutscher Jurist mit Sicherheit sagen, was höhere Gewalt ist. Es läuft eine Kuh über die Bahn, das Unglück passirt, war das höhere Gewalt oder nicht? Es stürzt ein Selbstmörder auf die Bahn, war das höhere Gewalt oder nicht? Wenn ein Richter da sitzt, der in der Schule des Professors Exner oder in meiner Schule gebildet ist, der wird sagen, das ist höhere Gewalt, und jener, der in der Schule von Dernburg oder

Windscheid gebildet worden ist, wird sagen, das ist keine höhere Gewalt. Denken Sie sich die Situation des verletzten Eisenbahnarbeiters, dessen endliches Schicksal davon abhängt, ob beim Obersten Gerichtshofe ein Schüler Exner's oder Windscheid's das entscheidende Wort zu sprechen hat. Ich könnte Ihnen das noch weiter ausführen, ich würde aber Ihnen selbst höhere Gewalt damit anthun. Zweitens ist die Haftpflicht ausgeschlossen bei Verschulden eines Dritten, und endlich der schwierigste Fall ist der dritte: wenn der Mensch sich den Unfall durch eigenes Verschulden zugezogen hat, wird er nicht entschädigt. Was ist ein eigenes Verschulden im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1869? Diese Begriffe sind sehr schwierig; insbesondere bei Eisenbahnarbeitern, die unter so vielen Disziplinar- und Betriebsvorschriften stehen, ist die Frage schwierig, ob das Verschulden dem Betreffenden zuzuerkennen ist oder nicht. Ein Wahnsinniger wirft sich auf die Schienen, wird überfahren, haben die Hinterbliebenen einen Anspruch auf Ersatz oder nicht?

Das sind die Fälle, in denen das Haftpflichtgesetz entweder seinen Dienst versagen muss, weil eine der Ausnahmen stattfindet, oder häufig versagen kann, weil darüber ein Streit ist, ob ein solcher Ausnahmefall vorhanden ist oder nicht. Das ist die Situation, in der sich die Eisenbahnarbeiter befinden. Wie ist es nun in den Fällen, wo das Haftpflichtgesetz überhaupt nicht zur Anwendung kommt, und diese Fälle sind für die Eisenbahnarbeiter die allerwichtigsten! Das Haftpflichtgesetz und die Unfallversicherung stehen prinzipiell auf ganz verschiedenem Boden. Das Haftpflichtgesetz schützt gegen Unfälle objektiver Natur, die durch den Betrieb der Bahn verursacht werden; die Unfallversicherung schützt den subjektiven Unfall, d. h. die Verunglückung der Person im Dienste. Das Haftpflichtgesetz schützt den Unfall in der Bahn, und die Unfallversicherung schützt nebstdem auch den Unfall, der sich blos in der Person ereignet. Ein Kondukteur, der auf dem Laufbrette hin und her geht, um die Billets abzufordern, wird von einem Sturmwinde ergriffen, auf die Schienen geschleudert und überfahren. Nach dem Haftpflichtgesetze vom Jahre 1869 hat er absolut keinen Schutz zu erfahren, denn das ist ein seiner Person zugestossener Unfall. Nach dem Haftpflichtgesetze bekommen die Eisenbahnarbeiter Kapitalsentschädigungen, möglicherweise blos eine Rente, sie bekommen Heilungskosten und Schmerzensgeld. Wenn nun auch in neuester Zeit Heilungskosten und Schmerzensgeld in ziemlich ausgiebiger Weise ihnen zugekommen sind, so ist es doch etwas Problematisches. Der eine Senat des Obersten Gerichtshofes ist im Zusprechen von Schmerzensgeldern liberaler, der andere engherziger, und so ergibt sich eine verschiedene Bemessung. Durch die Unfallversicherungs-Anstalt erlangt der Arbeiter 90 %, also fast seinen ganzen Jahresverdienst, und im Falle von andauerndem Siechthum sogar 120 %. Man darf nicht glauben, dass wir ein minder warmes Herz für die Eisenbahnarbeiter haben als jene, welche sich heute gegen den Antrag der Kommission erklären; wir wünschen den Eisenbahnarbeitern die möglichste Sicherung und Zuwendung von Vortheilen, aber auch diese Dinge haben schliesslich eine Grenze. An die Stelle der Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes tritt jetzt ohne Prozess — das ist ein sozialpolitisches Moment von grosser Wichtigkeit — eine feste, sichere, gewisse, von Launen, Willkür und Gunst unabhängige Zumessung. Wer weiss, was es heisst, einen sicheren Entschädigungsanspruch haben und auf der anderen Seite die problematische Aussicht, einen Prozess vielleicht zu gewinnen, vielleicht zu verlieren, vielleicht so viel, vielleicht so wenig zu bekommen, müsste doch den Eisenbahnbediensteten rathen, zu petitioniren, dass der Antrag der Kommission angenommen werde, nicht aber sich gegen denselben zu erklären. Der Eisenbahnarbeiter hat aber auch den Vortheil, dass er in allen Fällen, wo das Haftpflichtgesetz seiner Natur nach überhaupt nicht anwendbar ist, entschädigt wird. Er bekommt in allen Fällen seine sichere Rente, und wenn eingewendet wird, man habe den Spatzen in der Hand lieber, als die Taube auf dem Dache, dann rathe ich dem Eisenbahnbediensteten: Nimm lieber die Taube in die Hand und lass den Spatzen auf dem Dache, denn in meinen Augen ist das Haftpflichtgesetz der Spatz und dieses Gesetz hier die Taube.

Die Eisenbahnbediensteten mögen sich nicht verleiten und missleiten lassen, die grosse Bedeutung dieses Gesetzes zu unterschätzen. Wer ihnen wohl will, muss ihnen sagen, dass ihre Vortheile in der Annahme dieses Gesetzes liegen, durchaus aber nicht in dem Fortbestande des Haftpflichtgesetzes. Ihr wahrer Freund kann ihnen nur rathen, sich damit sehr zufrieden zu geben. Redner bespricht sodann die Entschädigung der Wittwen und Waisen von verunglückten Eisenbahnbediensteten, welche ebenfalls nach dem Antrage der Kommission günstiger situirt seien. Die Frage der Pensionen will Redner nicht berühren, da diese Frage juristisch mit der vorliegenden Frage nichts zu thun habe. Sie wurde nach den allgemeinen rechtlichen Grundsätzen, nach der rechtlichen Natur des Pensionsfonds vom Obersten Gerichtshofe von Fall zu Fall entschieden."

Aus der diesbezüglichen Rede des K. K. Handelsministers seien folgende Stellen hervorgehoben:

„Die Regierung war von vornherein der Ansicht, dass durch die Aufnahme der Eisenbahn-Betriebsbediensteten in die Unfallversicherung für diese Angestellten eine grosse Wohlthat erreicht werde, weil die Regierung alle die Zufälligkeiten kennt, die bei dem Haftpflichtgesetze den Beschädigten zum Nachtheile gereichen können, und es nützt nichts, nur den Prozentsatz derjenigen zu ermitteln, welche durch einen Prozess zu einzelnen Vergütungen gekommen sind, sondern man muss sich gegenwärtig halten, wie viele solcher Prozesse gar nicht angestrengt worden sind, so dass eine Statistik darüber ganz unmöglich war. Nach dem jetzigen Haftpflichtgesetze ist bei den Staatsbahnen eine jährliche Summe von beiläufig 70 000 fl. zur Auszahlung gekommen, während die Generaldirektion glaubt, dass für den Staatsbetrieb nach Einreihung aller Bediensteten in die Unfallversicherung jährlich eine Leistung von beiläufig 4 — 500 000 fl. erfolgen werde. Wenn das Herrenhaus den Zusatzantrag annimmt, so ist die Regierung bereit, diesen Antrag dem Abgeordnetenhause wieder vorzulegen, nachdem dann wirklich für die Eisenbahnbediensteten eine ganz besondere Fürsorge getroffen würde, weil sie in einem ausnahmsweise gefährlichen Dienste stehen und weil ihnen eine grosse Verantwortung obliegt; weil sie ferner zum Theile den höher gebildeten Klassen angehören, wodurch die Ansprüche ihrer Familie sich selbstverständlich erhöhen, und weil es im Interesse des Staates liegt, dass alle dem Eisenbahnbetriebe angehörigen Bediensteten ein Elitekorps darstellen, welches sich in jeder Hinsicht als verlässlich erweist." Der Minister führte sodann aus, dass nach dem Gesetze ein durch Unfall Beschädigter eine Rente auch bis 130 % seines Einkommens erhalten könne. Dies sei nicht nur ein Ersatz, sondern eine Mehrzahlung, es sei dies keine Entschädigung mehr, sondern fast eine Prämie. Die Regierung könne sich mit dem Gegenantrage auf Aufrechterhaltung des Haftpflichtgesetzes nicht einverstanden erklären. Es sei undenkbar, dass beide Gesetze neben einander bestehen.

Der Entwurf des neuen Oesterreichischen Lokalbahngesetzes.

Dieser bereits vom K. K. Handelsministerium fertiggestellte Entwurf kann erst in der diesjährigen Herbstsession zur parlamentarischen Vorlage gelangen. Der Entwurf enthält in manchen Punkten ganz neue Bestimmungen. So soll das Lokalbahngesetz der Regierung die Ermächtigung geben, alljährlich zur Unterstützung des Baues der Lokalbahnen eine bestimmte Summe, sei es mittelst der Zinsengarantie, sei es durch Uebernahme von Stammaktien, zu verwenden. Während also bisher von Fall zu Fall die Beitragsleistung votirt wurde, würde die Regierung für die Zukunft die Vollmacht besitzen, alljährlich eine Anzahl von Lokalbahnen, die auf Grund der Bestimmungen des Lokalbahngesetzes projektirt werden, ganz oder im Verein mit den Ländern und sonstigen Interessenten sicherzustellen. Der Gesetzentwurf soll auch für Institute, welche sich die Förderung des Lokalbahnbaues zur Aufgabe stellen, besondere Begünstigungen statuiren.

Erweiterung des Projektes der elektrischen Stadtbahn in Wien.

Das K. K. Handelsministerium hat die der Allgemeinen Elektrizitäts - Gesellschaft in Berlin mit dem Erlasse vom 25. September 1893 ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die in dem Programm für die Verkehrsanlagen in Wien angeführten Lokalbahnen auf fünf als Untergrundbahnen herzustellende Lokalbahnen mit elektrischem Betriebe ausgedehnt, welche zur Verbindung mehrerer darin namhaft gemachten Punkte der Stadt Wien dienen sollen.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat der Firma Lindheim & Co. in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Prerau nach Bistritz am Hostein auf die Dauer von 6 Monaten ertheilt; ferner die der Firma Ignaz Spiro & Söhne im Böhmisch-Krumau schon früher ertheilte gleiche Bewilligung für eine schmalspurige Lokalbahn von der Station Gojau der Lokalbahn Budweis-Salnau zu der Papier- und Cellulosefabrik in Pötschmühle bei Wettern neuerlich auf die Dauer von 6 Monaten verlängert.

Zusammenstellung der Vermerke und Erklärungen, deren Aufdruck auf den internen und internationalen Frachtbriefen gestattet ist.

Mit Bezug auf die unter vorstehender Ueberschrift in Nr. 29 S. 268 d. Ztg. enthaltene Mittheilung ist noch der Erlass des K. K. Handelsministeriums nachzutragen, wonach auf Anregung des Königlich Ungarischen Handelsministeriums die erwähnte Zusammenstellung durch die in Nr. 51 des „V.-Bl. f. E. u. Sch.“ bezeichneten Vermerke zu ergänzen ist. Zugleich wird erklärt, dass für den internen Verkehr die Aufnahme der Zusammenstellung als Ganzes in der herausgegebenen Form und Aneinanderreihung in den Tariftheil I, der besseren Uebersichtlichkeit wegen, erwünscht wäre.

Die Regulirung der mittleren Donau.

Die diesbezüglichen jüngst vom Ungarischen Ackerbauminister Graf Bethlen inspizirten Arbeiten nehmen einen erfreulichen Fortgang. Es handelt sich einerseits um die Entfernung jener Stromhindernisse unterhalb Budapests, welche so häufig Eisstauung hervorgerufen haben, durch die Budapest so oft bedroht war, und andererseits um eine gründliche Sanirung zahlreicher Uebelstände, die sich durch die Verwilderung des Strombettes entwickelt haben. Es werden mehrere Durchstiche durchgeführt werden, wodurch die Schifffahrt eine Abkürzung um beiläufig 30 km gewinnen wird. Die Gesammtkosten dieser Arbeiten sind mit 27 Millionen Gulden, die sich auf mehrere Jahre vertheilen sollen, veranschlagt. Mit den wichtigsten und dringendsten Arbeiten wurde auch schon so weit begonnen, dass ein Durchschnitt oberhalb Baja mit Erfolg durchgeführt und einige Stromeinengungen in Angriff genommen wurden.

Russisch-Oesterreichische Getreidetarife.

Mit dem 28. April d. J. sind auf den Russischen Eisenbahnen die während des Zollkrieges eingeführten ermässigten Getreidetarife für den Verkehr mit Oesterreich ausser Kraft getreten. Auch die von den Oesterreichischen Staatsbahnen seinerzeit eingeführten Tarifermässigungen für Russisches Getreide sollen demnächst wieder aufgehoben werden. Damit wird zugleich einem Wunsche der Ungarischen Regierung, welche in diesen Ermässigungen eine differentielle Begünstigung des Russischen Getreides gegenüber dem Ungarischen Produkte erblickte, entsprochen.

Ein Lokaleisenbahn-Programm für Tirol.

In Bozen hat eine Konferenz der Vertreter mehrerer Gemeinden und Körperschaften zur Aufstellung eines Lokalbahnprogrammes für Tirol stattgefunden. Zunächst wurde einstimmig Verwahrung eingelegt gegen jedwede Absicht, die Fernbahn und die Vinstgauerbahn als Lokalbahn zu bauen, und dann der Wunsch ausgesprochen, dass, wenn eine Tauernbahn gebaut werde, der Linie über den Feldertauern (Lienz-Windisch-Matrei-Kitzbühel) der Vorzug vor den anderen gegeben werde. Sodann wurden in das Programm der in Tirol zunächst zu erbauenden Lokalbahnen folgende Bahnen aufgenommen: 1. Riva-Balino-Durone-Pinzolo (Duronebahn) mit der Fortsetzung der Mori-Rivabahn über Sacco nach Roveredo; 2 elektrische Bahn Trient-Lavis-Mezzolombardo-Tajo-Cles-Male (Nonsbergerbahn); 3. Siegmundskron-Kaltern-Tramin-Neumarkt; 4. Toblach-Ampezzo, wenn die Fortsetzung der Linie nach Belluno ermöglicht wird, als normalspurige Lokalbahn; 5. die Zillerthaler Bahn und 6. Zirl-Scharnitz-Partenkirchen. In betreff des von Italienisch-Tirolischer Seite vorgebrachten Projektes einer elektrischen Bahn wurde nach langwieriger Debatte folgender Antrag angenommen: „Die Enquete empfiehlt den Bau der Strecke Lavis-Cembra-Cavalese-Predazzo als in merkantiler Beziehung ausschliesslich wünschenswerthe Bahn, glaubt aber auch die Linie Neumarkt-Cavalese als eine den Fremdenverkehr und Handel Bozens fördernde Bahn, wenn auch nicht zur sofortigen, doch jedenfalls späteren Ausführung vorschlagen zu sollen.“ Nach Feststellung des Programmes wurde der Antrag, es sei dieses Programm der Regierung und dem Landtage zu übergeben und die Bitte um ein Lokaleisenbahn-Gesetz für Tirol und die Errichtung eines Landes-Lokaleisenbahnamtes zu stellen, angenommen.

Die Kosten der Vertretung des Eigenthümers eines enteigneten Grundstückes (Rechtsfall).

Anlässlich der Erhebungen zur Feststellung der Entschädigung für die zum Bau einer Eisenbahn enteigneten Grundantheile wurden die Kosten der Vertretung des Eigenthümers gegen die enteignende Eisenbahngesellschaft in I. Instanz zuerkannt. Das O.-L.-G. wies dieses Begehren jedoch mit der Begründung ab, dass die Grundsätze des nicht streitigen Verfahrens bei der Enteignung in Anwendung kommen, nach welcher ein Ersatz des mit der Wahrung der eigenen Interessen einer Partei verbundenen Aufwandes nicht ausgesprochen werden kann. Der O. G. H. fand jedoch mit Entscheidung (1893) den erstrichterlichen Bescheid in der Erwägung wieder herzustellen, dass „zu den nach § 44 des Enteignungsgesetzes von der Eisenbahnunternehmung zu ersetzenden Kosten der Feststellung der Entschädigung für die zum Bau von Eisenbahnen zu enteignenden Sachen auch die Kosten der Vertretung der zu den bezüglichen Erhebungen vorgeladenen Parteien gehören müssen.“ (Verordnungsbl. Nr. 125 Jahrgang 1893.)

Generalversammlung der Lokalbahn Haraszti-Racskeve am 27. April d. J.

Dem Geschäftsberichte für 1893 zufolge ist ein Reinertrag von 7 104,07 fl. zu vertheilen.

Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn am 30. April d. J.

In dem über die Geschäftsführung im Jahre 1893 erstatteten Bericht wird von dem Anschlusse der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza an die Russischen Südwestbahnen, sowie von der Verstaatlichung dieser Lokalbahnen Mittheilung gemacht. Auf die Anfrage eines Aktionärs, welchen Einfluss die Transaktion bezüglich der Bahn Czernowitz-Nowosielitza auf das künftige Erträgniss der Bukowinaer Lokalbahnen haben werde, erwiderte der Präsident, dass dieser Einfluss voraussichtlich ein sehr günstiger sein werde, da mit dem Besitze der Linie Czernowitz-Nowosielitza sehr bedeutende Betriebsauslagen verbunden seien und durch den Verkauf dieser Bahn die Erträgnisse dreier Schleppbahnen, die bisher zur Deckung der schwebenden Schulden verwendet wurden, nunmehr den Aktionären zu gute kommen werden. Auch werde von der Kaufsumme noch ein Beitrag von 500 000 fl. den Bukowinaer Lokalbahnen zu freien Verfügung bleiben. Durch die Transaktion sei es möglich geworden, die finanziellen Angelegenheiten der Bukowinaer Lokalbahnen vollständig zu ordnen und diese von der Lemberg-Czernowitzer Bahn, auf deren Beihilfe sie bisher angewiesen waren, unabhängig zu machen. Das Reinerträgniss der Gesellschaft beträgt 2 383 785 fl. und nach Abzug der 5 % Zinsen des Aktienkapitals und der Amortisationsquote mit 1 349 166 fl. verbleibt ein verfügbarer Ueberschuss von 1 034 618 fl. Es wurde beschlossen, hiervon einen Betrag von 540 000 fl. zur Vertheilung einer Superdividende mit 4 fl. für die Aktie, respektive Genussschein zu verwenden, so dass das Gesammterträgniss für die Aktie sich auf 14 fl. = 7 % stellt. Von dem Reste des Gewinnsaldos mit 494 618 fl. kommt die Entlohnung des Verwaltungsrathes mit 61 437 fl. in Abzug. Danach soll der am 1. Mai fällige Kupon der Aktien mit 9 fl., der Kupon der im Umlaufe befindlichen Genussscheine mit 4 fl., beziehungsweise mit den entsprechenden Beträgen in den ausländischen Währungen eingelöst und der Verwaltungsrath ferner ermächtigt werden, den am 1. November fällig werdenden Kupon der Aktien aus dem Erträgnisse der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft und den Garantiebeträgen mit 5 fl., beziehungsweise den entsprechenden Beträgen in den ausländischen Währungen zur Einlösung zu bringen.

Erste Generalversammlung des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens am 30. April d. J.

Mit dieser Versammlung fand die Wintersession des Vereins ihren Abschluss. Der Vorsitzende Civilingenieur E. A. Ziffer erstattete den Jahresbericht. Von der Vorgeschichte der Gründung des Vereins ausgehend, verweist der Bericht auf die grossen Schwierigkeiten, die sich anfangs den Vereinsbestrebungen entgegenstellten und gibt ein erfreuliches Bild über die Entwickelung des Vereins, welcher auf allen Gebieten des Lokal- und Strassenbahnwesens seine erfolgreiche Thätigkeit entfaltete. Im abgelaufenen Geschäftsjahre wurden 12 Vereinsabende veranstaltet, an denen ein reiches und vielseitiges Vortragsprogramm geboten wurde. (Wir werden noch einige dieser Vorträge nachtragen.) Sehr sympathisch berührt der Bericht die neue Wendung in der Lokalbahnaktion der Regierung und klang in den Appell aus, dass die von dem Verein ausgehenden Bemühungen für eine gedeihliche und den erhöhten Anforderungen der Gegenwart entsprechende Entwickelung des Lokal- und Strassenbahnwesens durch wechselseitige kräftige Unterstützung aller betheiligten Faktoren gekrönt werden mögen. Hierauf machte der Vorsitzende sehr interessante Mittheilungen über die Budapester Verkehrsanlagen, indem er auch das Projekt der elektrischen Untergrundbahn, welche durch ihre Eigenartigkeit geeignet ist, in allen Fachkreisen hervorragendes Interesse in Anspruch zu nehmen, einer Besprechung unterzog. Die gegebenen Darstellungen dokumentiren in glänzender Weise die Rührigkeit und Aufnahmsfähigkeit des Ungarischen Verkehrslebens.

Generalversammlung der Brünner Lokaleisenbahn-Gesellschaft am 30. April d. J.

Der Vorsitzende theilte mit, dass die Regierung die Erhöhung des Aktienkapitals um 1 000 000 fl. (auf 1 600 000 fl.) durch successive Ausgabe von 5 000 Aktien à 200 fl. bewilligt hat. Die Nationalbank für Deutschland, welche die Ostrau-Witkowitzer Bahn baut, beabsichtigte ursprünglich für diese eine eigene Aktiengesellschaft zu gründen, hat die Bahn jedoch der Brünner Lokalbahn überlassen. Die Bank verpflichtet sich, die Bahn vollkommen betriebsfähig herzustellen und längstens am 1. Juli d. J. der Brünner Lokalbahn-Gesellschaft zu übergeben. Weiter überträgt die Nationalbank für Deutschland der Brünner Lokalbahn auch den Betriebsvertrag, den die Bank mit Kommerzialrath Arnoldi betreffs eines Minimal-Betriebserträgnisses von jährlich 38 500 fl. abgeschlossen hat. Dasselbe wird noch erhöht, wenn das Roherträgniss 80 000 fl. übersteigt, in welchem Falle die Brünner Lokalbahn von dem Ueberschusse dieser Summe 40 % erhält. Die Nationalbank für Deutschland übernahm auf 5 Jahre die Supergarantie für obige 38 000 fl. und Herr Arnoldi erlegte 38 000 fl. als Kaution. Auf Anfrage eines Aktionärs erklärte der Verwaltungsrath, dass die Nationalbank für Deutschland die Aktien nicht unter Pari abgeben werde. Die Anträge des Verwaltungsrathes wurden einhellig angenommen. Behufs Ankaufes der Bahn und für Investitionen werden für 600 000 fl. und für Erweiterung des Brünner Netzes für 100 000 fl. Aktien ausgegeben.

Die Generalversammlung beschloss, eine Dividende von 5,5 % = 11 fl. für die Aktie zu vertheilen, den Julikupon bereits am 1. d. Mts. einzulösen und vorläufig 3 500 Stück neuer Aktien im Nominalbetrag von 700 000 fl. zu emittiren.

Börsenbericht und Kursnotiz.

„Mai kühl und nass, füllt Scheuer und Fass.“ Diese bekannte, heuer schon im ersten Theile zutreffende, Bauernregel und die Expertise des Londoner Hauses Rothschild, dass ein Theil der Südafrikanischen Minen in den nächsten Jahrzehnten 8 Milliarden Mark liefern werden, stimmten die Börse sehr günstig, da es Geld und Brot in Hülle und Fülle geben soll. Auch von Dividendennachrichten beeinflusst, setzten Bankaktien zu höheren Kursen an, so Nordbahn (3017,50), Nordwestbahn (228,50), Staatsbahn (343), Südbahn (104,25); Lemberg-Czernowitzer Bahn (277) und die Böhmischen Bahnen mit Ausnahme von Prag-Duxer Bahn (86). wegen deren verkürzter Dividende sich eine Opposition in der Generalversammlung (über die wir demnächst berichten) erhob und Elbethalbahn (266), welche stark realisirt wurde. Auch Aktien von Banken, über welche verschiedene Gerüchte von projektirten Eisenbahnbegründungen verlauteten, wie Länderbank (250,75) und Ungarische Kreditbank (113) waren sehr beliebt. Endlich erzielten auch Eisenbahn-Wagenleihaktien stärkeren Umsatz.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.

Im Jahre 1894 soll mit dem Bau des 2. Geleises auf der Strecke Herzogenbuchsee-Zollikofen, 29 km, der Centralbahn begonnen werden. Von Zollikofen bis Bern ist die Linie schon jetzt zweispurig, ebenso auf der Strecke Herzogenbuchsee-Aarau, während die Nordostbahn von Aarau bis Winterthur Doppelspur besitzt. Es wird also in Bälde die Strecke Winterthur-Bern ganz doppelgeleisig sein. Der Kredit für das 2. Geleis Zollikofen-Herzogenbuchsee ist im Betrage von 1 530 000 Francs schon bewilligt. Die Kosten des Umbaues des der Centralbahn gehörenden Bahnhofes Luzern werden auf die vier betheiligten Bahngesellschaften nach dem Verhältniss der von denselben in den Bahnhof eingeführten Lokomotiv- und Wagenachsen vertheilt und zwar wie folgt: Centralbahn 32,5 %, Nordostbahn 22,5 %, Jura-Simplonbahn 25 % und Gotthardbahn 20 %. Es soll die Centralbahn beabsichtigen, ihre 4 % Obligationen in 3,5 % umzuwandeln und es sollen die Urheber des Projektes die Berliner Handelsgesellschaft, die Dresdener und Deutsche Bank in Berlin sein. Die Verwaltung der Centralbahn wünscht aber mit der Konversion zu warten, bis die Titel zu 3,5 % al pari untergebracht werden können.

Rothhornbahn.

Bei der in Nr. 33 S. 311 d. Ztg. gemeldeten Versteigerung der Rothhornbahn am 25. April d. J. wurde dieselbe für das festgesetzte Mindestangebot von 100 000 Frcs. den Unternehmern zugesprochen. Diese Unternehmer selbst hatten aber noch Forderungen an die Bahn im Betrage von etwa 325 000 Frcs. Aus der Geschichte der Rothhornbahn sei erwähnt, dass die Aktien und Obligationen anfangs Sommer 1890 zur Zeichnung ausgeschrieben wurden, wobei dieselben als die allersolideste Kapitalsanlage empfohlen waren. Als zukünftige und absolut sichere Minimaldividende wurden 5,6 % genannt. Das Aktienkapital betrug 1 200 000 Frcs. und wurden die Aktien al pari ausgegeben. Das Obligationenkapital betrug 1 000 000 Frcs. zu 4,5 %. Der aufgelegte Betrag wurde ungefähr 90 Mal überzeichnet. Es ging aber nicht lange, so wurden die bei der Zeichnung benutzten Manipulationen bekannt und die Kurse wichen rapid und die Subskribenten entzogen sich der Zahlungspflicht, vielfach lieber das schon einbezahlte Geld verloren gebend. Nur mit äusserster Mühe und Aufopferung gelang es den Unternehmern, den Bau zu Ende zu führen. Der Mangel an Geld machte sich natürlich auch im Betriebe geltend, so dass wegen ungenügender Hilfsmittel nicht einmal die Betriebskosten herausgeschlagen wurden. Namentlich machte sich der Mangel eines Hotels auf dem Gipfel, sowie das Fehlen einer ausreichenden Reklame geltend. Es ist nun Aussicht vorhanden, dass diesen Hauptmängeln abgeholfen wird.

Seethalbahn.

Der Verkauf der Seethalbahn an eine Schweizerische Gesellschaft ist laut Zeitungen nun definitiv abgeschlossen und zwar auf Grund der in letzter Korrespondenz mitgetheilten Bedingungen. Der Gesellschaftssitz wird von Hochdorf nach Lenzburg verlegt.

Simplondurchstich.

Der Schweizerische Bundesrath wird nächstdem drei Experten ernennen, um das von der Jura-Simplonbahn vorgelegte Projekt über den Simplondurchstich nach seiner technischen Seite prüfen zu lassen. Es sollen dafür hervorragende ausländische Fachleute in Aussicht genommen sein.

Am 27. April d. J. hat der Bundesrath nun folgende Experten ernannt: Commendatore Giuseppe Colombo, Ingenieur und Professor in Mailand, Francis Fox, Ingenieur in London, Erbauer des Merseytunnels, und Karl Johann Wagner, Inspektor der K. K. Staatsbahnen in Wien.

Vom Büchertisch.

Graphische Darstellung der Beförderung einiger Frachtartikel in den Verkehrsbezirken der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1892. Bearbeitet im Auftrage des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt. Im Selbstverlage der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt und von derselben zu beziehen. Preis des ganzen Werkes 10 *M*, der Einzelkarten je 2 *M*.

Während die graphische Darstellung der Statistik der Güterbewegung auf Deutschen Eisenbahnen früher jährlich erschien, ist seit der letzten für das Jahr 1890 bearbeiteten Auflage ein Zwischenraum von 2 Jahren vergangen. Die vorliegende Fortsetzung des Werkes umfasst gleich den vorigen Jahrgängen die Artikel: Braunkohlen, Braunkohlenbrikets, Braunkohlenkokes (Karte I), Steinkohlen (Karte II), Weizen und Spelz (Karte III), Roggen (Karte IV), Mehl, Mühlenfabrikate, Kleie (Karte V), Roheisen aller Art (Karte VI) und Façoneisen aller Art (Karte VII). Sowohl in den Kartenbildern wie in dem dieselben begleitenden Texte werden die entsprechenden Angaben sowohl für das Jahr 1891 als für 1892 mitgetheilt. Durch die eingetretene Unterbrechung der Veröffentlichung erfährt also die fortlaufende Folge des Inhaltes der graphischen Darstellung keine Beeinträchtigung.

In der vorliegenden neuen Ausgabe erscheinen die Zahlen für das Jahr 1892 in fettem Druck, während die entsprechenden Angaben für das Jahr 1891 in den Kartenbildern, sowie im begleitenden Text in einfacher Schrift neben oder unter den Zahlen für 1892 aufgeführt worden sind. Auch im übrigen ist die Art und Weise der bildlichen Darstellung, welche in der Auflage für das Jahr 1890 zur Anwendung gelangte, auch für die vorliegende Fortsetzung des Werkes beibehalten worden.

Hinsichtlich des Güterempfanges lässt sich aus den einzelnen Karten ohne weiteres entnehmen, aus welchen Verkehrsgebieten die eingegangenen Mengen herstammen. Für den Güterversand erscheinen in den betreffenden Bezirken nur Angaben über die Gesammtmassen, sowie über die Summe der im Versandbezirk selbst und über dessen Grenzen hinaus beförderten Quantitäten. Um zu ersehen, wohin die letztern verfrachtet wurden, sind in den übrigen Verkehrsbezirken die in der Farbe des Versandgebietes gezeichneten Quadrate des Empfanges zu ermitteln. — Das Aufsuchen derselben war in den Karten der Auflage für 1890 mitunter etwas lästig, insofern, als bei den kleinen Quadraten deren Farbe nicht überall mit der nöthigen Deutlichkeit in die Augen fiel. Zur Hebung dieses Uebelstandes sind die kleinen Empfangsquadrate in der vorliegenden Auflage grösser (Seitenlänge der Quadrate 3 mm gegen 1 mm in der vorigen Auflage) gezeichnet und durch diese Vergrösserung eine deutlichere Farbengebung in den kleinen Quadraten ermöglicht worden.

Wie in den vorigen Auflagen ist auch der Verkehr auf den Deutschen Wasserstrassen und der überseeische Waarenverkehr der Deutschen Häfen in dem Werk berücksichtigt bezw veranschaulicht.

Ueber die sehr beachtenswerthen Ergebnisse der statistischen Aufzeichnungen, welche in betreff der dargestellten Frachtartikel aus den einzelnen Kartenblättern sich ergeben, werden wir später berichten. Durch vorstehende Ankündigung soll nur alsbald auf das Erscheinen des wichtigen Werkes vorläufig aufmerksam gemacht werden.

Zeitungsschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Verlag von Julius Springer in Berlin N.

Das vierte (April) Heft dieser Zeitschrift enthält folgende Originalaufsätze:

Ueber den gegenwärtigen Stand des Lokalbahnwesens in Oesterreich und seine bevorstehende reichsgesetzliche Neuregelung. Von E. A Ziffer in Wien. – Vorschläge für die Einrichtung der Betriebsverwaltung einer Kleinbahn. Von Regierungs- und Baurath H. Jacobi in Cassel. — Das Hessische Gesetz vom 29. Mai 1884 über die Nebenbahnen und die Erbauung von Sekundärbahnen im Grossherzogthum Hessen. Von Oberrechnungsrath Dr. Zeller in Darmstadt (Schluss). — Voll- oder Schmalspurbahn? Von Geheimen Regierungsrath a. D. R. Aue in Dessau.

Unter Gesetzgebung findet sich unter anderen das Gesetz vom 13. Juni 1880 und 24. Februar 1888, betreffend die Eisenbahnen von lokalem Interesse (Vizinalbahnen) in Ungarn abgedruckt. Daran schliessen sich:

Kleine Mittheilungen: Neuere Genehmigungen von Kleinbahnen in Preussen; Neuere Projekte, Vorarbeiten und Konzessionsertheilungen von Kleinbahnen; Plan einer schwebenden Drahtseilbahn in der Nähe von Brighton; Einwirkung des Windes auf die Wagen schmalspuriger Kleinbahnen; Bericht über die 7. Generalversammlung sowie die Tagesordnung für die 8. Generalversammlung des internationalen permanenten Strassenbahnvereins; Zur Beurtheilung der Betriebskosten elektrischer Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung; Die Italienischen Schmalspurbahnen im Jahre 1890; Die Oesterreichischen Trambahnen mit Pferdebetrieb im Jahre 1891; Ueber die Französischen Pferdebahnen in den grösseren Städten im Jahre 1892; Ueber die Länge und die Wagen der Strassenbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1892 93.

Bücherschau (Röll, Dr., Encyklopädie des gesammten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung; Czartoryski, Sigismond Prince, Ueber Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, verglichen mit Chausseen und über die zweckmässigste Spurweite der schmalspurigen Eisenbahnen) und Zeitschriftenschau.

Das fünfte (Mai-) Heft enthält folgende Originalaufsätze:

Das Kleinbahngesetz im Hannoverschen Provinziallandtage. Von Oberregierungsrath Thomé in Hannover. — Vorschläge für die Einrichtung der Betriebsverwaltung einer Kleinbahn (Fortsetzung). — Ueber den gegenwärtigen Stand des Lokalbahnwesens in Oesterreich und seine bevorstehende reichsgesetzliche Neuregelung (Schluss). — Neuere Ergebnisse des Probebetriebes mit dem Gasmotorwagen.

Unter Gesetzgebung hat — abgesehen von je einem Preussischen und Oesterreichischen Ministerialerlasse — aus Belgien Aufnahme gefunden: Das Gesetz vom 24. Juni 1885, betreffend den Bau von Kleinbahnen; Die Bedingungen für die Einbringung von Anträgen auf Herstellung von Kleinbahnen; Die Satzungen der Nationalen Gesellschaft für Kleinbahnen; Das Bedingnissheft für die der Nationalen Gesellschaft für Kleinbahnen zu verleihenden Konzessionen und die Betriebsordnung der Belgischen Kleinbahnen vom 12. Februar 1893. Hierauf folgen:

Kleine Mittheilungen: (Neuere Projekte, Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen; Tagesordnung des internationalen Eisenbahnkongresses, bezüglich des Kleinbahnwesens; Stellung der Königlich Sächsischen Staatsregierung zu der Frage der Zulassung privater Eisenbahnanlagen, insbesondere elektrischer Bahnen; Drahtseil- oder elektrischer Antrieb bei Strassenbahnen? Die Trambahnen Grossbritanniens in der Zeit vom 1. Juli 1892 bis 30 Juni 1893) und Zeitschriftenschau.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Dem Direktor des Betriebsamts (Posen-Thorn), Regierungs- und Baurath Fischer in Posen, sowie dem Eisenbahndirektor Finckbein, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Elberfeld, diesem aus Anlass seines Uebertritts in den Ruhestand, ist der Charakter als Geheimer Baurath verliehen worden.

Versetzt sind: die Regierungsräthe Dr. Koch, bisher in Köln, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, Samuel, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Berlin, der Regierungs- und Baurath Richard, bisher in Berlin, nach Magdeburg, behufs Beschäftigung bei der Eisenbahndirektion daselbst, sowie die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Herr, bisher in Cottbus, als Mitglied an das Betriebsamt (Berlin-Magdeburg) in Berlin, und Schorre, bisher in Jüterbog, als Mitglied an das Betriebsamt in Essen, ferner der Regierungsassessor Dr. Grünberg, bisher in Breslau, als Mitglied an das Betriebsamt (Berlin-Halle) in Berlin.

Der bisher aus dem Staatseisenbahndienst beurlaubt gewesene Eisenbahndirektor Rumschöttel ist der Eisenbahndirektion in Elberfeld zur Beschäftigung überwiesen.

Pensionirt wurde der Geheime Regierungsrath Hemme, Mitglied der Eisenbahndirektion in Elberfeld.

Der Baurath Schröter, Vorstand der Hauptwerkstätte in Cottbus, ist gestorben.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Direkte Güterverkehre von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. In dem zweiten Nachtrage zu dem Ausnahmetarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen zur Ausfuhr nach Russland ist auf Seite 18 bei dem Ausnahmetarif C 28, Tariftabelle I à 10000 kg der Frachtsatz von „97“ in „1,97“ zu berichtigen.

Ferner sind in dem Ausnahmetarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland auf Seite 6 des Haupttarifs die Zuschlagsfrachtsätze des Spezialtarifs III à 5000 und à 10000 kg von je „0,32“ in „0,30“ bezw. „0,29 M.“ abzuändern.

Endlich sind auf den Seiten 6 und 7 des zweiten Nachtrages zu demselben Tarif bei den Stationsnamen Doos und Schweinfurt, Centralbahnhof die Tarifkilometer von 1181 und 1137 in „1160“ bezw. „1116“ zu berichtigen.

Diese Berichtigungen bezw. Aenderungen treten mit dem heutigen Tage in Gültigkeit.

Bromberg, den 5. Mai 1894. (1121)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

2. Eröffnungen von Strecken.

Oldenburgische Staatsbahnen. Am 10. Mai d. J. wird die Strecke Bockhorn-Zetel der Vareler Nebenbahnen mit der Station Zetel für den Personen- etc. Verkehr eröffnet.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 30. April 1894. (1122B)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

(Eröffnungen Fortsetzung S. 350.)

3 Güterverkehr.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Oesterreich. (Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide etc.) Am 1. August d. J. treten

a) die in den Tarifheften 1 und 2 nebst Nachträgen 1—6 enthaltenen, sowie die inzwischen im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a (für Getreide etc.),

b) die im Nachtrag 5 zu Tarifheft 1 unter V aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6c (für Malz)

ausser Kraft. Ausserdem werden von diesem Tage ab die in den genannten Tarifheften nebst Nachträgen bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 (Kleie) zum Theil durch anderweite, erhöhte Frachtsätze ersetzt. Die den unter a und b bezeichneten Ausnahmetarifen angehörenden Artikel Getreide etc. und Malz finden sodann nur noch zu den für Oelsaaten etc. bestehenden Sätzen des Ausnahmetarifs 6b direkte Abfertigung. Ueber die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen wird auf Wunsch von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen Auskunft ertheilt.

Magdeburg, den 30. April 1894. (1123)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Eröffnungen Fortsetzung von Seite 349.

Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau. Am 15. Mai d. J. wird die Reststrecke Strehlen-Glambach der Nebenbahn Strehlen-Grottkau für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Neue Verkehrsstellen sind auf dieser Verkehrsstrecke nicht belegen. Dieselbe wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte zu Neisse unterstellt. Dem Personenverkehr dienen die nachstehend angegebenen, zwischen Grottkau und Strehlen und zwischen Strehlen und Wansen verkehrenden Züge.

	861	863	865	Entfernung in Kilom.	Stationen	862	864	866	
	II.—IV. Klasse					II.—IV. Klasse			
—	5.25	8.24	2.20	0,0	Abf. Grottkau . . Ank.	8.03	12.13	8.21	—
—	5.44	8.49	2.47	8,5	↓ Giersdorf . . ↑	7.45	11.55	8.00	—
—	5.53	8.58	3.00	11,6	Rosen	7.34	11.44	7.49	—
—	6.06	9.14	3.17	15,3	Prieborn . .	7.24	11.34	7.36	—
—	6.17	9.25	3 29	19,3	Crummendorf.	7.09	11.19	7.21	—
—	6.47	9.50	3.57	26,8	Glambach . .	6.51	11.00	7.00	—
—	7.02	10.05	4.12	33,5	Ank. Strehlen . . . Abf.	6.30	10.40	6.40	—
872	874	876	878			871	873	875	877
II.—IV. Klasse						II.—IV. Klasse			
5.40	9.32	2.00	6.58	0,0	Abf. Strehlen . . . Ank.	7.20	1.03	5.08	8.23
5.58	9.55	2.20	7.17	6,7	↓ Glambach . . ↑	7.05	12.48	4.53	8.08
6.11	10 03	2.33	7.30	12,4	Ank. Wansen . . . Abf.	6.35	12.30	4.35	7.50

Es gelangen nur Fahrkarten II. bis IV. Wagenklasse zur Ausgabe.

Die mit Eröffnung dieser Abkürzungsstrecke im Binnenverkehr eintretenden Frachtermässigungen enthält der am 15. Mai d. J. erscheinende Nachtrag VII zum Binnen-Gütertarife. In denselben sind ferner aufgenommen Entfernungen und Frachtsätze für die bereits eröffneten Verkehrsstellen Heinersdorf, Mösen und Nilbau, sowie abgeänderte Entfernungen und Frachtsätze für Zabikowo. Ausserdem enthält der Nachtrag Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für Güter-Nebenstellen, des Tarifs und der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, der Stations-Tariftabellen und der Ausnahmetarife. In den Ausnahmetarif 2 für Holz sind für Nilbau, Heinersdorf und Mösen neue und für die Verkehrsstellen Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn und Wansen ermässigte Ausnahmesätze aufgenommen worden. Der Ausnahmetarif 5 für Steine ist bereits am 25. Februar d. J. bekannt gemacht worden; insoweit Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Ausnahmesätze noch bis zum 1. Juli d. J. Ferner enthält der Nachtrag VII die bereits im Verfügungswege durchgeführten Ergänzungen und Aenderungen des Ausnahmetarifs 9 für Eisenerze etc. (Aufnahme von Hammer), des Ausnahmetarifs 10 für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. (Aufnahme von Hammer und Oderberg), des Ausnahmetarifs 12 für Giesserei-Roheisen (Ermässigungen und Aufnahme von Krotoschin, Posen und Rawitsch), des Ausnahmetarifs 17 für Düngemittel, Erden etc. (Aufnahme von Wollstaub und Streichung der rohen Kalisalze) und des Ausnahmetarifs 18 für Getreide etc. (Streichung des Artikels Malz). Endlich sind die seit dem 15. Januar d. J. eingeführten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze und für Düngekalk, sowie die Berichtigung des Stationsnamens Leipe in „Leiperode" aufgenommen worden. Abdrücke des Nachtrags VII können durch die Stationskassen zum Preise von 0,25 ℳ bezogen werden.

Breslau, den 8. Mai 1894. Königliche Eisenbahndirektion. (1124)

Güterverkehr Fortsetzung von S. 349.

Norddeutsch-Bayerischer Getreideverkehr. Der vom 1. März 1892 ab gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw., sowie die dazu erschienenen Nachträge treten am 1. August d. J. ausser Kraft.

Erfurt, den 5. Mai 1894 (1125MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn-Oesterreichischer Güterverkehr. Im Tarif Theil II vom 1. April 1894 wird mit Ende Juli d. J. der Ausnahmetarif 11 für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate aufgehoben.

Meiningen, den 5. Mai 1894. (1126)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Staatsbahngüter-Verkehr Altona-Frankfurt a/M. Für den obigen Verkehr tritt am 15. Mai d. J. an Stelle des Tarifs vom 1. August 1887 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft.

Die in denselben aufgenommenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind seitens der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Durch den neuen Tarif gelangen in einzelnen Verkehrsbeziehungen gegenüber dem bisherigen Tarif geringfügige Frachterhöhungen zur Einführung. Letztere treten jedoch erst vom 15. August 1894 in Kraft.

Ferner enthält der Tarif eine Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Braunkohlen-Darrsteine (bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger) auf weitere Schleswig-Holsteinische Stationen.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 2,20 ℳ für das Stück bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.

Altona, den 2. Mai 1894. (1127)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenbahnfahrzeuge von Stationen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen nach Suczawa, Predeal und Verciorova. Vom 1. Juni l. J. ab gelten die Frachtsätze der Abtheilung C des vorbezeichneten Ausnahmetarifs auch für Schneepflüge, welche auf eigenen Rädern laufen. Der Transport derartiger Schneepflüge selbst ist jedoch von der vorherigen Vereinbarung mit der Eisenbahn abhängig.

Breslau, den 9. Mai 1894. (1128)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab wird der derzeit 250 Cts. für 100 kg betragende Schnittsatz (Schnitttafel I) des Artikeltarifs Nr. 13 b (Leinenwaaren zu 10 000 kg) für Station Landeshut i. Schl. des Direktionsbezirks Berlin auf 240 Cts. für 100 kg ermässigt.

Breslau, den 6. Mai 1894. (1129)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangen für den Verkehr zwischen Hamburg H. einerseits und den Stationen Bönningstedt, Ellerau, Kaltenkirchen, Quickborn, Schnelsen und Ulzburg der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe dieser Sätze ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 8. Mai 1894. (1130)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-Sächsischer-, Rheinisch-Westfälisch-Sächsischer- und Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischer Verbandsverkehr. Die seit 15. Dezember v. J. eingeführten Ausnahmetarife für die Beförderung von Malz bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen treten mit Ende Juli d. J. wieder ausser Kraft.

Dresden, am 8. Mai 1894. (1131)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks. Am 15. Mai d. J. erscheint der Nachtrag I, welcher Eisenerzfrachtsätze von den Stationen Bendorf und Engers enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 8. Mai 1894. (1132)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ausnahmetarife für Getreide, Mühlenfabrikate und Malz. Mit dem 1. August 1894 gelangen zur Aufhebung die für Entfernungen von mehr als 200 km bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate in den Staatsbahnverkehren Berlin-Elberfeld, Berlin-Köln linksrh., Berlin-Köln rechtsrh. und Berlin-Hannover hinsichtlich des Verkehrs mit der Eisern-Siegener, Crefelder, Dortmund-Gronau-Enscheder, Georgs-Marienhütten-, Farge-Vegesacker, Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn, mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahn, sowie mit den Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, ferner im Hanseatisch-Ostdeutschen und Berlin-Hanseatischen Verbande und im Staatsbahnverkehr mit der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn. An demselben Tage treten im Staatsbahnverkehre Berlin-Köln rechtsrh. auch die Ausnahme-Frachtsätze für Malz in Ladungen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen oder bei Frachtzahlung für diese Gewichtsmenge im Verkehr mit den Stationen Dortmund und Gronau der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn ausser Kraft.

Berlin, den 8. Mai 1894. (1133MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

(Güterverkehr Fortsetzung S. III.)

Nr. 9. Jahrgang 1894. Berlin, am 12. Mai 1894.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	I	1	—	offen. eis. Rohr —	15	1	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	Aufschrift: Nürnberg.
2	A	10	1	Pack	eis. Schrauben —	3	2	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis. v. 3./4.
3	A	14	1	Ballen	Kleidung —	48	3	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
4	A S	19349	1	Fass	? —	25,5	4	Falkenau	Sächsische Stsb.	
5	B	98052	1	Korb	leere Blechflaschen	10	5	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis. v. 3./4.
6	B B W W / B B W W	799 / ohne	2	Stück	Vorsatzbretter —	73	6	„	„	bez.: Auspitz (K. F. N. B.) -Granika.
7	B H	1249	1	Ballot	? —	45	7	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
8	C T W	I / 2871	1 / 1	Kiste / „	leer —	9 / 26	8	Frankfurt a/M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	bez.: Wiesbaden.
9	F J	9105	1	Fass	Spirituosen —	82	9	Hohenstein O/Pr.	K. E.-D. Bromberg	
10	F S	—	1	Korb	2 l. Blechkannen —	18	10	Worms	HessischeLudwigsb.	
11	F & W	502	2	Stangen	Stahl —	23	11	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
12	G M	I/II	2	Bündel	leere Säcke —	84	12	Worms	HessischeLudwigsb.	
13	H	3324	1	Fass	Häringe —	61	13	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
14	H A	11303	1	Sack	Kleesaat —	100	14	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
15	H U C	—	3	—	gehobelte und genutete Bretter	20	15	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
16	K	4	1	Koffer	Kleider —	16	16	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	
17	K	—	10	Stück	Roste —	12	17	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
18	L G	—	1	Reisekorb	leer —	10	18	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
19	L P F	553	1	Kiste	leer —	—	19	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevis. v. 3./4.
20	MR	200	2	Stück	Kupferblech —	2	20	Chemnitz	Sächsische Stsb.	beschr.: Berlin.
21	R M	119/185	2	Kisten	leer —	5	21	Kiel	K. E.-D. Altona	
22	S	576	1	Sack	Baumwollabgänge —	22	22	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
23	S R	—	2	Stollen	Osterkuchen —	5	23	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	beklebt: Schönlanke-Hamburg B.
24	Z S	21922	1	Kiste	? —	17	24	Kamenz	Sächsische Stsb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
25	N. Audresen	—	1	Fass	— —	15	25	Kiel	K. E.-D. Altona	
26	B & J Nachfl.	8268	1	Kiste	leer —	6	26	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	beschr.: Berlin (alt).
27	Berlin	3131	1	„	Maschinentheil —	10	27	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
28	Frl. Carlsson	—	1	„	unbekannt —	35,5	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	Magnum Borneur Cesarck	—	2	Säckchen	Saat-Kartoffeln —	12	29	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
30	Fürst von Montenevo'sche in Schwabach, Weinkellereipachtung Fünfkirchen Ungarn R 891 59,4 l	—	1	Fass	Wein —	66	30	Würzburg	Bayerische Stsb.	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
31	weiss	I	1	—	Eisenrohr —	8	31	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Bromberg	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
32	weiss //	—	1	Stange	Stahl —	7	32	Berlin Ostbhf.	K. E.-D. Bromberg	
	roth /	—	1	—	eis. Rahmen mit einer losen Eisenplatte	54				
33	roth —	—	1	Bund	Rundeisen —	25	33	Nautzken	„	
34	P (im Dreieck) Berlin	—	1	Korb	Gurken —	10	34	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
35	—	—	1	Packet	Achslagerschale von Stahl	1	35	Nürnberg C. B.	Bayerische Stsb.	
36	—	—	1	Kollo	eis. Ansteckmuttern	12	36	Breslau	K. E.-D. Breslau	
37	—	—	1	—	kief. Bahnschwelle —	—	37	Filehne	K. E.-D. Bromberg	
38	—	—	1	—	Bank —	8	38	Breslau	K. E.-D. Breslau	
			1	Pack	Betten —					
39	—	—	1	—	eis. Bügel m. Haken	2	39	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
40	—	—	1	Pack	alte Kokosmatten —	19,5	40	München C. B.	Bayerische Stsb.	
41	—	—	1	Stück	Deckel aus Eisenblech	2	41	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
42	—	—	1	—	offene Doppelsteigleiter von rothem Anstrich	—	42	Thaldorf	Bayerische Stsb.	auf der Strecke gef.
43	—	—	1	Rolle	verzinntes Drahtgeflecht	14	43	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	bei Bodensturz.
44	—	—	3	Bund	Flachs	33	44	Georgenfelde	K. E.-D. Bromberg	
45	—	—	1	Btl.	Gewichte u. Schrauben	4	45	Eilsleben	K. E.-D. Magdeburg	
46	—	—	1	Korb	leere Glasballons —	12	46	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
47	—	—	1	—	eis. Gussplatte —	30	47	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
48	—	—	1	—	lackirte Holzstange	3,5	48	Altona	K. E.-D. Altona	3,4 m lang.
49	—	—	1	Packet	Kartoffeln u. Runkelrübensamen	3	49	München C. B.	Bayerische Stsb.	
50	—	—	1	Bund	3 Kartoffelhaken —	3	50	Rostock	Meckl. Friedr. Frzb.	
51	—	—	1	—	eis. Kette —	18	51	Berlin P.	K. E.-D. Magdeburg	
52	—	—	1	Kiste	Kleider —	90	52	Danzig l. Th.	K. E.-D. Bromberg	
53	—	—	1	Korb aus rohen Weiden	Kleidung —	17	53	Kiel	K. E.-D. Altona	
54	—	—	1	Koffer	mehrere geringwerthige Kleidungsstücke u. versch. Briefschaften auf den Namen Arthur Böwers, jugendlicher Komiker	8	54	Königsberg i Pr. Gep.-Abf.	K. E.-D. Bromberg	
55	—	—	2	—	eis. Kohlenlöffel —	1	55	Zwickau	Sächsische Stsb.	
56	—	—	1	Pack	8 leere Körbe —	26	56	Spandau	K. E.-D. Altona	
57	—	—	1	—	Kupferrohr —	8	57	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
58	—	—	1	Kollo	2 alte eis. Laschen mit 5 Schraubenbolzen u. 5 Muttern	7	58	Tempelhof Rangirb.	K. E.-D. Erfurt	
59	—	—	2	—	Leinen —	—	59	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	von Budapest eingegangen.
60	—	—	1	Rolle	schwarzes Leder —	21	60	Schweinfurt Stadt	Bayerische Stsb.	in Papier.
61	—	—	1	—	eis. Löthofen —	10,5	61	Pr. Holland	K. E.-D. Bromberg	
62	—	—	2	Ballen	Nessel —	37	62	Mülhausen	Elsass-Lothring.	in Backnang zur Nachbehandlung in den Gepäckwagen gestellt.
63	—	—	1	—	eis. Querschwelle —	4	63	Walburg	„	
64	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	35	64	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
65	—	—	1	Bund	Rosenbäumchen —	13	65	Leipzig Th. B.	K. E.-D. Erfurt	
66	—	—	4	—	Rundeisen —	29	66	Strasburg	K. E.-D. Bromberg	
67	—	—	1	Sack	leer Säcke —	26	67	Dirschau	„	
68	—	—	1	—	Saugekorb —	3	68	Stendal	K. E.-D. Magdeburg	
69	—	—	1	—	Saugrohr —	3	69	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
70	—	—	1	Bund	28 Stricke —	—	70	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	1027	1	Fass	leer —	—	1	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
2	D	—	2	—	Maschinentheile —	10	2	Düsseldorf D.	„	
3	E E	22	1	Säckchen	Putzpulver —	20	3	Neuwied	„	
4	F V	2531	1	Fass	leer —	—	4	Dortmund B. M.	„	
5	G B	2497	1	„	leer —	—	5	„	„	
6	G Sch	28821	1	„	leer —	—	6	„	„	
7	G S	8	1	Weinfass	leer —	15	7	Dortmund K. M.	„	
8	H	—	1	—	runde Eisenscheibe —	6	8	Düsseldorf D.	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
9	J O	1464	1	Fass	leer —	—	9	Dortmund B. M.	Rechtsrh. Köln	
10	K R	1221	1	Bierfass	leer —	—	10	Dortmund Rh.	"	
11	K H	4221	1	Sack	Rosinen —	—	11	Essen B. M.	"	
12	M G A	—	1	—	Gussplatte —	88	12	Düsseldorf D.	"	
13	N	60	1	Ring	Draht —	10	13	Dortmund Rh.	"	
14	P M	18	1	Kübel	leer —	4	14	Hamm	"	
15	St L Essen	12 109	2	Pack	ansch. Theater-dekoration	15	15	Essen B. M.	"	
16	T	4591	1	Fass	leer —	—	16	Dortmund B. M.	"	
17	V F	1143	1	Bällchen	Pflaumen —	11	17	Emmerich	"	
18	—	2240- 240-11	1	—	Stahlplatte, 2,25 m lang, 23 cm br.	—	18	Eller	"	
19	22 N	14	1	Bund	Bandeisen —	28	19	Düsseldorf D.	"	
20	—	8 5, 10, 11 —	1 3 2	— — —	gusseis. Feuerkasten gusseis. Roster gusseis. Aschkasten	20	20	H.-Grenzhausen	"	
21	Hachfeld & Zieler Hildesheim	—	1	Pack	leere Säcke —	20	21	Witten B. M.	"	
22	—	—	1	Bund	Stahlstäbe —	25	22	Essen B. M.	"	
23	—	—	1	Packet	eis. Schnallen —	5	23	Bochum B. M.	"	
24	—	—	1 1	Lattenverschlag Kiste	leer —	70	24	Borken i/W.	"	
25	—	—	1	Korb	leer, mit Decktuch —	4	25	"	"	
26	—	—	1	—	gusseis. Kessel mit Deckel	7	26	Haltern	"	
27	—	—	11	Stäbe	Eisen —	68	27	Dortmund B. M.	"	
28	—	—	1	—	Biegmaschine für Radreifen, Fabrikzeichen C/19837	275	28	Hamm	"	
29	—	—	1	Pack	Seegras —	11	29	Köln-Deutz	"	
30	—	—	1	Kollo	ansch. Blechscheere —	22	30	Engers	"	

Güterverkehr (Fortsetzung).

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 15. Mai d. J. kommen für den Sächsisch-Thüringischen Verband
Nachtrag XV zum Gütertarif Heft 1,
" IV " " " 2 und
" V " Vieh- etc. Tarif
zur Ausgabe.

Die Nachträge XV und IV enthalten Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, anderweite Entfernungen etc. für die Sächsischen Stationen Cossebaude, Dresden-Friedrichstadt, Naundorf b. Dresden und Weinböhla, sowie Aenderung und Ergänzung des Ausnahmetarifs für Düngemittel (bezüglich der Ergänzung gültig seit 15. Februar 1894), Nachtrag XV ferner direkte Entfernungen für Töppeln Ladegeleis der Weimar-Geraer Bahn, Ergänzung des Ausnahmetarifs 13 für Eisenerze etc. zum Hochofenbetrieb (gültig vom 1. April 1894) und Ausnahmetarif 15 für Koks zum Hochofenbetrieb von Zwickau nach Unterwellenborn (gültig vom 1. April d. J.) Auf Ladegeleis Töppeln ist Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut, Langholz und Fahrzeugen ausgeschlossen. Für jeden beladenen Wagen, der in Töppeln zur Be- oder Entladung kommt, wird neben den direkten Sätzen eine Rangirgebühr von 1,25 *M.* erhoben.

Nachtrag V zum Vieh- etc. Tarif enthält direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Station Gautzsch der Königlich Sächsischen Staatsbahn.

Die Nachträge sind vom 15. Mai d. J. ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Gleichzeitig wird bekannt gemacht, dass im Sächsisch-Thüringischen Verband am 1. August 1894 der am 1. September bezw. am 1. Oktober 1891 eingeführte Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie (Ausnahmetarif 8 für Heft 1 und Ausnahmetarif 2 für Heft 2) ausser Kraft tritt.

Erfurt, den 5. Mai 1894. (1134MG)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger etc. Grubenrevier nach den Stationen der Strecken Glambach-Giersdorf und Glambach-Wansen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau treten mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaulinie Strehlen-Glambach ermässigte Frachtsätze in Kraft. Der Zeitpunkt der Betriebseröffnung auf genannter Neubaulinie wird seiner Zeit bekannt gegeben werden. Näheres über die Frachtsätze ist bei den Versandstationen und dem Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 5. Mai 1894. (1135MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. Mit Gültigkeit vom 3./15. April d. J. werden die in den für den Preussisch-Russischen und Moskau-Königsberger Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel bestehenden Ausnahmetarifen 1 nebst Nachträgen für die Beförderung von Getreide etc. enthaltenen Beförderungsbedingungen unter B (Seite 2), wonach die Frachtsätze nur für solche Getreide- etc. Sendungen gelten, die überseeisch ausgeführt werden etc., aufgehoben. An deren Stelle tritt folgende Bestimmung: „Die Frachtsätze dieses Tarifs kommen nur für solche Getreide- etc. Sendungen zur Anwendung, die auf den Bestimmungs- (Hafen-) Stationen von den Eisenbahnwagen zur Entladung kommen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen, also nicht mit der Eisenbahn unmittelbar weiter befördert werden.

Direktion. (1136H&V)

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890. Am 15. Mai d. J. tritt zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau vom 1. Oktober 1890 der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält ausser von der Landesaufsichtsbehörde genehmigten Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften sowie Ergänzungen des Tarifs für die Beförderung auf den Verbindungsbahnen.

Ferner enthält derselbe:

a) Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Verkehrsstellen Berndorf (Waldeck), Corbach, Freienohl, Gummersbach, Holzwipper, Hoppecke, Kotthausen, Kraghammer und Twiste des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld;
b) anderweite Entfernungen für die Breslauer Bahnhöfe;
c) Entfernungen für die in den Tarif neu aufgenommenen Verkehrsstellen Heinersdorf, Kochanowitz, Mösen, Nilbau und Wansen sowie anderweite, abgekürzte Entfernungen für die Verkehrsstellen Crummendorf, Giersdorf, Glambach und Prieborn des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau;
e) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die be-

theiligten Güterabfertigungsstellen sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Stationskassen zum Preise von 0,30 ℳ für das Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 7. Mai 1894. (1137)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn - Güterverkehr Köln (rechtsrh.) - Breslau. Am 15. Mai d. J. tritt zum Staatsbahn - Gütertarif Köln (rechtsrh. - Breslau der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, der Ausnahmetarife, des Kilometerzeigers und sonstige Berichtigungen.

Die Aenderungen bezw. Erweiterungen des Kilometerzeigers sind veranlasst durch die Aufnahme neuer Stationen, sowie durch die nothwendig gewordene Neuberechnung von Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie unser Verkehrsbüreau.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den Stationskassen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 8. Mai 1894 (1138)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch - Westösterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird der Frachtsatz Spez.-T. II zwischen Reichenberg (S. N. V. B.) und Rosenthal-Graupen auf 43,2 kr. N. Oe. W. für 100 kg richtiggestellt.

Dresden, den 5. Mai 1894. (1139)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nassau - Pfälzischer Güterverkehr. Für den Verkehr mit Saargemünd Pf. Bhf. und Scheidt bei St. Ingbert kommen mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Näheres ist auf den Stationen zu erfragen.

Frankfurt a/M.. den 8. Mai 1894. (1140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Mai l. J. an wird der Artikel Saturationsschlamm (Scheideschlamm oder Pressschlamm) im Verkehr von Waghäusel nach sämmtlichen Badischen Stationen nach den Bestimmungen und Frachtsätzen des Badischen Ausnahmetarifs 5 b (für Zuckerrüben-Futterschnitzel) abgefertigt.

Karlsruhe, den 6. Mai 1894. (1141)
Generaldirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Bayerischer Güterverkehr. Für Steine des Spezialtarifs III in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zur Beförderung zwischen Röslau und Köln - Ehrenfeld tritt am 10. d. Mts. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,27 ℳ für 100 kg in Kraft.

Köln, den 8. Mai 1894. (1142)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 5. Mai cis 27. November cr. werden für die Beförderung von Getreide etc. (Kategorie I—IV der Nomenklatur der Getreidetarife) von den Stationen Rybnitza und Mohilew der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Die ermässigten Frachtsätze gelten nur für solche Sendungen, welche auf dem Wasserwege auf den genannten Versandstationen ankommen. Ueber die Höhe derselben wird von unserer Betriebskontrole und von den betheiligten Deutschen Güter - Abfertigungsstellen Auskunft ertheilt.

Danzig, den 5. Mai 1894. (1143J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 10. d. Mts. treten für die Station Wiesbaden der Hessischen Ludwigsbahn theilweise ermässigte Tarifkilometer in Kraft. Die betheiligten Dienststellen geben nähere Auskunft.

Köln, den 7. Mai 1894. (1144)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (rechtsrh.)-Hannover Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Esch (Westfalen) des Direktionsbezirks Hannover als Versandstation in die im Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr bestehenden Ausnahmetarife 23 und 24 (Steine) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Hannover, den 9. Mai 1894. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Danziger Güterverkehr. Neu: Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica. Einführung eines Nachtrages. Mit 1. Juni 1894 n. St. tritt der Nachtrag I zu dem vom 20. Dezember 1892 a. St./1. Januar 1893 n. St. gültigen Tarife für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält:

1. Aenderung des Titels des Tarifes.
2. Aenderungen der Bestimmungen.
3. Ergänzungen der Tariftabellen. Frachtsätze für Stationen der Kgl. Rumänischen Staatsbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen zum Preise von 10 kr. Oe. W. käuflich zu beziehen.

Wien, am 9. Mai 1894. (1146)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Galizisch-Ungarischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 1 für den Verkehr mit den Budapester Bahnhöfen. Mit 1. Juli 1894 tritt für den obenbezeichneten Verkehr ein neuer Tarif, Theil II, Heft 1 in Kraft, durch welchen der gleichnamige ab 1. September 1893 gültige Tarif, Theil II, Heft 1 ausser Wirksamkeit gesetzt wird.

In dem neuen Tarifhefte sind die Haltestelle Budapest kiterö (Ausweiche) der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen, sowie die Station Lodygowice der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ferner ein Ausnahmetarif für Möbelwagen neu einbezogen.

Exemplare des Tarifheftes 1 sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. im Wege der Verbandstationen zum Preise von 80 kr. per Stück zu beziehen.

Wien, am 5. Mai 1894. (1147)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Lokomotivlieferung. Wir beabsichtigen die Lieferung von 12 Stück vierachsigen Duplex-Verbundgüterzugslokomotiven mit Schlepptendern nebst einem Reserveradsatz zu vergeben.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können bei unserem Centralbüreau gegen Einsendung von 5 ℳ erhoben werden.

Schriftliche, versiegelte, mit der Aufschrift: „Lokomotivlieferung" versehene Angebote wollen spätestens bis zum 28. Mai l. J. portofrei bei uns eingereicht werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 2. Mai 1894. (1148)
Generaldirektion.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt von F. Witte, Fabrikant von Aufzügen (Fahrstühlen) in Berlin, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch. Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann. Berlin SW.. Beuthstrasse 8.

Nr. 38. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S Hermann (Beuthstr. 8. SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 19. Mai 1894.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

1. Allgemeines.

Die Endpunkte der Eisenbahnen wurden anfänglich mit den grossen Verkehrsorten nicht in allzu innige Berührung gebracht. Man liess zwischen dem Stadtgebiete und den Bahnhöfen Spielraum, weil die Abkürzung der Entfernungen um einige Kilometer nicht von wesentlicher Bedeutung schien. Die Erkenntniss, dass man das Verkehrsleben der Städte da erfassen müsse, wo es sich am konzentrirtesten entfaltet, war der späteren Zeit vorbehalten. Mit dieser Erkenntniss brach sich dann aber eine gewaltige Umwälzung im Verkehrswesen der grossen Städte Bahn.

Die inneren Stadttheile sind meist auch die ältesten, welche die engsten, winkeligsten Strassen besitzen. Kein Wunder also, wenn die Eisenbahn, die einer festen von allem anderen Verkehr unabhängigen Fahrbahn bedarf, die dem Strassengetriebe entrückt sein muss, sich ausserordentlich schwer Eingang in die inneren Stadttheile verschaffen kann. Hier kommen nur Hoch- oder Tiefbahnen in Frage und beiden setzen sich in den inneren Stadtgebieten Hindernisse schwerwiegendster Art entgegen.

Die Frage, ob Hochbahn oder Tiefbahn, ist hier nicht im allgemeinen zu erörtern; es genügt die Feststellung, dass Viaduktbahnen — von speziellen Bahnsystemen, welche noch nicht in nennenswerthem Umfange erprobt worden sind, abgesehen — im inneren Stadtgebiete nur in Ausnahmefällen zulässig sein können. Man muss also den Gedanken der Untergrundbahn weiter verfolgen und in erster Linie dahin streben, die Anlagekosten einer solchen Bahn nach Kräften einzuschränken; nur dann ist eine finanzielle Sicherstellung solcher Bahnen zu erwarten, wenn die Kosten im angemessenen Verhältniss zu den zu erwartenden Verkehrseinnahmen stehen. Dies legt zunächst nahe, Grunderwerb möglichst zu vermeiden und vorhandene Baulichkeiten zu schonen. Dies kann dadurch geschehen, dass man entweder die Tunnel ohne Rücksicht auf Strassenzüge in solcher Tiefe führt, dass keine bestehenden Baulichkeiten berührt werden oder dass man sich an die bestehenden Strassen hält. Im letzteren Falle kommt entweder die Anlage als Unterpflasterbahn in Betracht, welche auch die bestehenden Kanäle, Wasser- und Gasrohre, Kabel abzufangen hat, oder es wird eine solche Tiefenlage gewählt, dass derartige Anlagen unberührt bleiben. An und für sich bildet die Tiefenlage der Bahn kein Hinderniss für die leichte Zugänglichkeit, wenn auch eine grössere Tiefenlage, als unbedingt nöthig, nicht erwünscht ist. Die Erfahrungen in England haben gezeigt, dass sich mit Aufzügen ein gewaltiger Verkehr ohne grosse Schwierigkeiten bewältigen lässt (Mersey-Tunnelbahn, City und Südlondonbahn). Immerhin kommen derartige Aufzüge erst in Frage, wo das Maass

bequem zu ersteigender Treppen, d. h. etwa 10 m Höhenunterschied, überschritten wird.

In zweiter Linie wird man die Baukosten so weit wie irgend möglich zu vermindern suchen. Dieselben richten sich nach dem Charakter, den die Bahn erhalten soll, der Art und Weise ihrer Herstellung und diese wiederum nach der Art des zu durchfahrenden Gebirges. Für eine Stadtbahn, die den rein örtlichen und Wohnverkehr vermitteln soll, ist ein doppelgeleisiges Profil, wie es die Londoner Untergrundbahnen alten Stils besitzen, nicht erforderlich und häufig nicht zweckmässig. Wenn man den elektrischen Betrieb anwendet, der neuerdings für den unterirdischen Betrieb längerer städtischer Untergrundstrecken — abgesehen vom Seilbetrieb — allein in Frage kommt, ist eine wesentliche Einschränkung des Profils zulässig, ohne dass die Lüftung grosse Schwierigkeiten böte. Die Grösse des Profils hat freilich auch ihre unteren Grenzen; wenn man sich indessen in Bezug auf die räumlichen Verhältnisse vernünftiger Weise mit einer Fahrgelegenheit begnügt, wie sie etwa ein Pferdebahnwagen bietet, so kommt man für einen eingeleisigen Tunnel, einen Kreisquerschnitt vorausgesetzt, mit einem lichten Durchmesser von 3,5 m aus. Die City und Südlondonbahn bleibt thatsächlich noch darunter. Bei zwei- und mehrgeleisigen Bahnen ist der Kreis nicht vortheilhaft. Man wendet, wenn man auf Tunnelprofile gewöhnlicher zweigeleisiger Art verzichtet, entweder für jedes Geleis eine besondere Kreisröhre an oder man wählt ein Rechteckprofil mit nebeneinander oder etagenförmig übereinander liegenden Geleisen. Für jede Fahrstrasse würde ein Lichtraum von 3 bis 3,5 m Weite und ebensoviel Höhe in solchem Falle gewiss ausreichen. Grössere Profile wird man nur in Aussicht nehmen, wenn man Züge gewöhnlicher Vollspurbahnen auf eine derartige Stadtbahn überführen will. Die kreisrunde Form würde dann für ein Geleis eines lichten Durchmessers von 6 bis höchstens 6,5 m bedürfen. Für eine zweigeleisige Strecke würde man zwei getrennte Röhren nebeneinander anlegen, die nicht theurer werden, als eine zweigeleisige Kreisröhre; vielleicht würde man auch im besonderen Falle die gewöhnliche Tunnelform mit etwa 7,5 m Weite und 5 m Höhe anwenden. Die angedeuteten Gesichtspunkte würden bei Bemessung der Tunnel in jedem Falle mit zu erwägen sein.

Einer grösseren Mannigfaltigkeit in den Abmessungen sind diejenigen Tunnel unterworfen, welche dem gewöhnlichen Strassenverkehr dienen sollen. Die Ausführung ist nach den in Frage kommenden Verhältnissen sehr verschieden und am schwierigsten bei Unterschreitungen von Flussläufen, wie sie namentlich in den Hafengebieten grosser Städte, wie London und Glasgow, häufig geboten sind, wenn feste Brückenanlagen den Schiffsverkehr in unzulässiger Weise behindern würden. Bei Flussunterschreitungen liegt wieder die Kreisform des Tunnelquerschnitts ohne weiteres nahe, die man thatsächlich in Lichtweiten bis 8,5 m ausgeführt oder in Angriff genommen hat. Unter dem festen Boden des Stadtgebietes kommen Rechteckquerschnitte, ohne jede Einschränkung gegen die Strassenbreite, häufig vor.

Welche Lichtweite man auch immer für anzulegende städtische Verkehrstunnel als die zweckmässigste erachten mag, die Entscheidung, ob man dieselbe mehr oder weniger reichlich bemessen soll, wird wesentlich von den Erwägungen darüber beeinflusst, in welcher Art der Untergrund nach dem Grade seiner Beschaffenheit durchtunnelt werden kann. Die Bodenbeschaffenheit ist für die Frage der Kosten wesentlich ausschlaggebend.

Der Zweck der folgenden Aufsätze ist, an der Hand der bisherigen Erfahrungen und Vorschläge zu erörtern, wie die technische Ausführung von Tunneln der vorbezeichneten Art unter verschiedenen Verhältnissen erfolgt oder beabsichtigt ist. Damit ist aus dem reichen Stoff, den die Frage der unterirdischen städtischen Verkehrsmittel bietet, der bedeutsamste technische Punkt herausgegriffen. Eine Bezugnahme auf anderweite Tunnelausführungen, welche nicht den Interessen des Stadtverkehrs dienen, ist bei den Erörterungen unvermeidlich, da in der Frage der Gebirgsbeschaffenheit die städtischen Anlagen auch zahlreiche Parallelen ausserhalb der Stadtgebiete finden.

2. Art des zu durchfahrenden Gebirges.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die grossen Städte, für welche der Bau von Untergrundbahnen und anderen unterirdischen Verkehrsmitteln in Frage kommt, im Flachlande in Niederungen, an Flüssen oder Meeresküsten auf einem Untergrund liegen, welcher aus den geschichteten jüngeren Formationen des Alluviums und Diluviums besteht, d. h. solchen Gebirgsarten, welche durch Zertrümmerung, Abstürzen, Abschwemmen der Formationen früherer Perioden entstanden und in Thalbildungen abgelagert worden sind. So Berlin, Wien, London, Paris, Newyork, Chicago. Diese Gebirgsarten, welche zumeist von geringem Zusammenhang sind, bestehen aus Gerölle, Kies, Sand, Thon, Lehm, Mergel, Humuserde, auch Torf und Moor und sind untermischt mit oft weit ausgedehnten Ablagerungen von Gebirgsschutt, Trümmern und Felsblöcken. Die Norddeutsche Tiefebene ist ebenso diluvialen Ursprungs wie die Sibirische Ebene, der Osten Chinas, die Südamerikanischen Pampas. Die Bildung des Alluviums vollzieht sich noch täglich vor unseren Augen; das Diluvium dagegen gehört der Vergangenheit an.

Im Sinne des Tunnelbauers — der Geologe unterscheidet anders — sind diese Gebirgsarten nach ihrer Beschaffenheit in bestimmte Gruppen gebracht worden. Das Hauptgewicht ist hierbei auf den Zusammenhang der Massentheilchen und das Vorhandensein von Wasser gelegt worden. Man unterscheidet danach bekanntlich diese Gebirgsarten — ein kurzes Eingehen hierauf dürfte gestattet sein — wie folgt:

1. Mildes Gebirge, bei welchem eine steile Wand während einer gewissen, wenn auch kurzen Zeitdauer noch frei ansteht. Diese Zeit kann man ausnutzen, um im Gebirge mit dem Abbau weiter zu kommen (Hack- und Stichboden). Hierher gehören die neuen Konglomerate, verhärtetes Geröll, verhärteter Thon und Lehm, Löss, Mergel.

2. Rolliges Gebirge im allgemeinen, welches nur wenig Zusammenhang besitzt, bei welchem steile Wände überhaupt nicht anstehen, ohne dass Material nachrollt. Das rollige Gebirge unterscheidet man wieder in:

a) grobrolliges Gebirge: Bergschutt, Steine, Geröll, Bergschotter (Pick- und Hackgebirge);
b) rolliges Gebirge im eigentlichen Sinne: Geschiebe, Flussgerölle, Schotter, Kies, brüchige Lehme, Thon, Mergel, Torf usw. (Haugebirge);
c) feinrolliges Gebirge, d. h. alle Bodenarten, welche mit Schaufel und Spaten gestochen werden können (Stichgebirge). Das „feinrollige“ wird zum „schwimmenden“ Gebirge, wenn es so stark mit Wasser durchzogen ist, dass es, an einem tieferen Punkte offen gelegt, einen hervorströmenden flüssigen Brei bildet.

Zum schwimmenden Gebirge gehören:

α) Triebsand oder Schwimmsand, d. h. mit Wasser durchzogener, feiner Sand, der auf waagerechter Fläche auseinanderrinnt;
β) Mischungen von feinem Thon mit Sandtheilchen, die in offen gelegtem Zustande dem frischesten Schlamm gleichen;
γ) durch Wasser aufgeweichte Lehmgebirge und aus vegetabilischen Stoffen entstandene Gebirgsarten. Die letzteren kommen in den ausgedehntesten Torfmoorbildungen vor. Man unterscheidet bekanntlich den Torf nach dem Grade seiner Konsistenz in Stichtorf — dessen obere Schichten den Rasentorf und die unteren den Moortorf bilden — und Baggertorf, der eine breiige Moormasse darstellt.*)

*) Die Moore bestehen beiläufig aus den auf wasserundurchlässigen Bodenarten ruhenden Produkten der durch

An die genannten Gebirgsarten reiht sich in Bezug auf die Abbauweise trockener feiner, rinnender Sand, sogenannter Laufsand, an.

Die angeführten Bodenarten ergeben, je nach dem Wassergehalt, ihren verschiedenen Mischungen und der Tiefe, in der sie gelagert sind, unzählige, mehr oder minder schwierig zu behandelnde Gebirgsarten. In Bezug auf Wasseraufnahmefähigkeit und den Widerstand gegen die Lockerung der Massentheilchen verhalten sich die Bodenarten sehr verschieden. Thonboden hält, wenn er ziemlich trocken ist, einen starken Druck aus und hat dabei die Eigenschaft, dem Eindringen des Wassers gut zu widerstehen. Er hat aber gleichzeitig die Eigenschaft, Feuchtigkeit in sich aufzusaugen, welche an blosgelegten Stellen heruntertropft oder in Fäden herabrinnt. Thonboden weicht nur in feuchtem Zustande dem auf ihn ausgeübten Druck aus, ohne freilich seinen Zusammenhang aufzugeben, wesentlich eine Folge seiner Elastizität, und der Bergmann hat, wie beim schwimmenden Gebirge das Wasser, so hier das Gebirge selbst zurückzudämmen, um den Einbruch oder das Herandrängen der Massen zu verhindern. Die Widerstandsfähigkeit stark durchnässten Thones ist sowohl gegen Druck als gegen Wasserdurchlässigkeit sehr gering.

Trockener Kies und Sand, ausser Laufsand, bieten ebenso wie trockener Thon und sonstige trockene Bodenarten dem Bergmann wenig Schwierigkeiten. Es kommt aber vor, dass Sand- und Kieslager in allen Poren voll Wasser stehen, wenn sie im Grundwasser liegen, sich aus sandigem Flussgrund in undurchlässigen Untergrund ziehen, oder sonst zwischen undurchlässigem Material lagern. Bestehen solche Lager aus feinem Sand, sogenanntem Schwimmsand, so tritt das Gesetz des hydrostatischen Druckes in Geltung und in demselben Augenblick, wo die unter Druck stehende Masse angezapft wird, sei es beim Auffahren des Gebirges durch einen Stollen, beim Absenken eines Schachtes oder einer Fundamentgrube, strömt sie wie Wasser auseinander. Das Wasser sucht hier geradezu nach einer Gelegenheit, sich an einem tiefer gelegenen Punkte einen Durchbruch zu verschaffen.

Thon und Lehm kommen mit Sand in allen Verhältnissen gemischt vor. Sie sind ferner häufig mit Mergel und dergleichen durchsetzt, und ändern dann ihr Verhalten dem Wasser gegenüber in hohem Grade. Die Beimengungen, namentlich der Sand, sind die Zubringer für das Wasser und dadurch verwandelt sich das Gebirge vielfach, wenn der Bergmann damit in Berührung kommt, in breiige oder schlammige Massen. Nach der Natur des Gebirges und nach dem Grade der Wasserhaltigkeit reicht unter Umständen die allerkleinste Fuge aus, um einen Stollenort in kürzester Zeit zu verschlammen und es kommt vor, dass die Massen in langem Strahl durch Astlöcher schiessen, die in der Auskleidung eines Stollens vorhanden sind. Rziha sagt in seinem Lehrbuch der Tunnelbaukunst bei Besprechung der in solchem Gebirge früher üblich gewesenen Abbaumethoden: „Nächst dem bösen oder schlagenden Wetter ist das schwimmende Gebirge des Bergmanns feindlichstes Element", und an einer anderen Stelle: „Oftmals muss der Bergmann mit geschlossenen Augen, indem er über und über angespritzt wird, den Ort eines kleinen Durchbruchs suchen, wenn er auch im nächsten Augenblick bis über die Knie im rinnenden Gebirge steht." Während über die Abbauweisen der Tunnel in den meisten Gebirgsarten feste und klare Regeln aufgestellt sind, liegen über die Vortriebsweise im schwimmenden Gebirge auch heute nicht so viele Erfahrungen vor, dass damit alle überhaupt möglichen Fälle erschöpft wären. Die Methoden sind indessen in solcher Weise vervollkommnet, dass die Durchtunnelung schwimmenden Gebirges im Grunde als eine gelöste Aufgabe angesehen werden kann.

Die Tiefenlage der Gebirge ist auf ihr Verhalten von grossem Einfluss. Sofern die Massen unter dem Gewicht darüberliegenden Gebirges fest eingebettet sind, drücken sie sich mehr oder weniger zusammen, werden mehr oder weniger fest, so dass sie sogar starke Lasten tragen können. Man rechnet bekanntlich, dass die Tragfähigkeit im quadratischen Verhältniss der Tiefe zunimmt. Der Untergrund verhält sich ebenso gegen ein darin gebettetes Tunnelrohr, wie gegen ein Baufundament. So lange nicht das Gewicht der Röhre über die ihm entgegenwirkenden Kräfte — Auftrieb, Reibung an den Wänden und Zusammendrückbarkeit oder Kohärenz der Theilchen — überwiegt, ist an ein Versacken nicht zu denken. Freilich wird die Neigung des schwimmenden Gebirges zum Ausrinnen mit zunehmender Tiefe vergrössert, aber wenn Sand in einiger Tiefe fest liegen bleibt, ist seine Tragfähigkeit grösser, als man gewöhnlich annimmt. An der freien Oberfläche allerdings ist die Sache anders. Während trockener Sand unter 35° steht, hat der nasse Sand eine Böschung von 25°, Triebsand aber eine solche von 0°, denn er rinnt vollständig auseinander. Ueble Erfahrungen hat man beispielsweise in Chicago mit Triebsand gemacht. Die Stadt liegt auf einem breiten Bett von blauem Thon, welches von Sand- und Lehmschichten bedeckt ist, die theils in Grundwasser liegen. Im Norden und Süden der Stadt ist der Thon überlagert von einem Bett feinen Sandes, in dem man den Grundwasserspiegel meist schon einige Fuss unter der Oberfläche antrifft. Mit diesem Schwimmsande haben die Bauunternehmer sehr zu kämpfen. Ein massiver steinerner Kirchthurm sackte in solchem Triebsand in acht Monaten um einen halben Meter und zog den umliegenden Grund und Boden im Umkreise von 10 m mit sich hinab. Da das Setzen kein Ende fand, wurde der Thurm schliesslich niedergerissen. Diesem Schwimmsande kann man in Chicago in der dort üblichen Fundirungstiefe etwa 1,5 kg auf 1 qcm, nicht aber die Last eines solchen Thurmes zutrauen. Wird die angegebene Belastung nicht überschritten, so kann man auf dem Schwimmsand bei völlig gleichmässiger Druckvertheilung unbesorgt Bauwerke errichten. Die schwimmenden Gebäude Chicagos sind bekannt.

Ueber die Untergrundverhältnisse der drei grössten Städte, in denen die Anlage von Tiefbahnen für örtliche Verkehrszwecke theils begonnen ist, theils in naher Aussicht steht, nämlich London, Newyork und Berlin, ist kurz folgendes anzuführen.

Berlin — um mit der Deutschen Hauptstadt zu beginnen — liegt im Gebiet der Diluvionen, welche die Norddeutsche Tiefebene bilden, und steht zum Theil unmittelbar auf den breiten Alluvionen im Thale der Spree. An der Oberfläche zeigt sich eine Kulturschicht von 1,5 m, die stellenweise auf 6 m anwächst, darunter liegen alluviale Schichten von meist 10 m Stärke, darunter endlich der frühere, aus diluvialem kalkhaltigem Sand bestehende Thalboden. Die Alluvialschichten bestehen zunächst aus Sand, der an Korngrösse nach unten zunimmt. Die mittlere Partie bezeichnet alte Wasseransammlungen und Wasserläufe, zwischen denen sich in drei parallelen Zügen die oberste erbsgelbe, Sand führende und den besten Baugrund bildende Schicht findet, während die unterste — eine Kieslage — nicht zu Tage tritt. Torf, Infusorienerdelager, Wiesen- und Sumpfboden sind als Baugrund verrufen;

Luftabschluss und durch niedere Temperatur verzögerten Zersetzung einer eigenthümlichen Pflanzenwelt, der Torfflora. Ueber den hinwegsinkenden wachsen beständig neue Pflanzen nach und sterben ebenso wieder ab. Die Moorbildungen erfolgen vorzüglich an solchen Orten, die noch eine geeignete Temperatur zur Entwickelung von Pflanzen, dabei stehendes Wasser haben, welches den Torf während des grössten Theil des Jahres von der Luft abschliesst. Die Beschaffenheit der Pflanzen, der Druck, dem der Torf ausgesetzt ist, sind für die Beschaffenheit und Dichtigkeit des Torfs von Einfluss. Die Moore bestehen gewöhnlich aus drei in der Zersetzung verschieden weit vorgeschrittenen Schichten, die unterste aus schwarzem oder schwarzbraunem amorphen, mehr oder weniger reifen Torf, mit Baumstämmen und Sträuchern; die mittlere ist hellbraun und besteht aus einem Gemenge amorpher Torfmasse mit wenig erkennbaren Pflanzenstengeln und Wurzeln; die obere ist gelbbraun und von einem Filze gut erkennbarer Pflanzenreste gebildet. Man unterscheidet im übrigen: 1. Wiesen- oder Grönlandsmoore, 2. Moos-, Haide- oder Hochmoore und 3. Mischmoore.

diese Schichten, welche das Pflanzenwachsthum in den alten Wasserlöchern darstellen, sind zwischen den mittleren Sandarten zerstreut. Die Thalränder entsprechen in ihrer geognostischen Zusammensetzung ganz der übrigen Ebene.

Im allgemeinen liegt innerhalb der Thalfläche der Grundwasserspiegel in 4 bis 6 m Tiefe. Tunnelbahnen würden also in Berlin zum grössten Theil im Grundwasser und zum Theil im schwimmenden Gebirge — Schwimmsand — auszuführen sein. Die Arbeit wird daher nicht ohne Schwierigkeiten verlaufen. Auch wird man darauf gefasst sein müssen, Hindernisse, wie Steine und Baumstämme, vereinzelt anzutreffen. Angestellte Schürfungen haben übrigens ergeben, dass die Sachen bei weitem nicht so schlimm liegen, als man anfänglich annahm.

In London liegen die Verhältnisse günstiger als in Berlin. London ist grossentheils auf alluvialen Lagern von Thon und Kies erbaut, die auf dem diluvialen Londoner Thon (London clay) liegen, der durchweg über 100 m Mächtigkeit hat. Der südliche Stadttheil war früher theilweise sumpfige Niederung. Von Deptford bis Woolwich tritt Kreide zu Tage. Auch findet man einzelne eingelagerte Torfschichten.

Die älteren Theile Londons stehen auf Kies, der auf weite Strecken einen trockenen Untergrund bildet; Wasserzudrang ist namentlich in einzelnen mit Kies gefüllten Falten zu finden, die frühere Flussläufe darstellen. Der Wasserspiegel steigt hier mit Ebbe und Fluth.

Die Kieslager hatten in früheren Zeiträumen eine mächtigere Ausdehnung als gegenwärtig; ein Theil ist unter Schlammalluvionen verschwunden, die der im Laufe der Zeit schwächer gewordene Strom absetzte. Diese Lager sind aber im Gebiet der Hauptstadt verhältnissmässig schmal; unterhalb haben sie indessen eine weite Ausdehnung und bilden hier reiches Wiesenland.

Der Tunnelbau findet weder in dem Thon, noch im Kies erhebliche Schwierigkeiten, bis auf diejenigen Stellen, wo Wasser angetroffen wird.

Soweit man für die Zwecke der in Newyork geplanten Untergrundbahnen, die in der unteren Stadt hergestellt werden, Schürfungen angestellt hat, kommen hier Alluvionen in Frage, die in 5 bis 45 m Mächtigkeit auf Felsen liegen. Die Alluvionen bestehen aus Sand und Kies in verschiedener Korngrösse, die theils mit lehmigen Beimengungen versetzt sind. Auch hier ist das Grundwasser mit Ebbe und Fluth wechselnd, die Strecken sind aber im allgemeinen trocken.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 13,3 km lange Strecke Niederwalgern-Weidenhausen der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereis-Betriebsreglement. Die Nachträge II und III zu dem Betriebsreglement des Vereins sind — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung — allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1469 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1490 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Einführung eines feststehenden Umrechnungskurses für die Konvertirung von Entschädigungsbeträgen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1516 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Umgrenzungslinie für Wagen (abgesandt am 12. d. Mts.).

Nr. 1517 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Herren Mitglieder des Unterausschusses zur Prüfung von Vereins-Lenkachsen, betreffend Einstellung von Lenkachsen der Gruppe B in schnellfahrende Züge (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1525 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1542 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausschluss der an den Vereinseinrichtungen nur theilnehmenden Verwaltungen, welche zur Lieferung der statistischen Nachrichten nicht verpflichtet sind), betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Nachrichten für das Rechnungsjahr 1893 (abgesandt am 11. d. Mts.).

Nr. 1562 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Antrag der Direktion der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 15. d. Mts.).

Nr. 1574 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 1580 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den II. und III. Nachtrag zu dem Betriebsreglement des Vereins (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 1582 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend die Tagesordnung der nächsten Ausschusssitzung (abgesandt am 17. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr.

Am 8. d. Mts. ist im Reichs-Eisenbahnamt unter Theilnahme von Vertretern der Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg über die Frage der Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr weiter verhandelt worden. Auf Grund der von den einzelnen Regierungen angestellten Erhebungen und der auf einigen Bahnnetzen, namentlich den Preussischen Staatsbahnen, bereits gemachten Erfahrungen wurde Einverständniss darüber erzielt, dass es angängig sein werde, auf allen Deutschen Eisenbahnen den Güterverkehr an Sonn- und Festtagen, abgesehen von den Zeiten des stärksten Verkehrs, wenn auch nicht ganz einzustellen, so doch wesentlich einzuschränken. Es ist in Aussicht genommen, nach Beendigung der nöthigen Vorbereitungen in diesem Sinne weiter vorzugehen.

Einzelne Tagesblätter haben die Nachricht verbreitet, dass die Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen die im Eisenbahndienst beschäftigten Arbeiter insofern schädige, als ihnen damit die bisher für die Sonntage gewährten Lohnbezüge entgingen und sie also in ihrem Gesammteinkommen eine nicht unbeträchtliche Einbusse erlitten. Diese Angabe steht mit den thatsächlichen Verhältnissen in vollem Widerspruch. In dem die allgemeine Durchführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr anordnenden Erlass des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 20. November 1893 ist, den Vorschlägen der Eisenbahn-Verwaltungsbehörden entsprechend, ausdrücklich für den Bereich der gesammten Staatseisenbahn-Verwaltung vorgeschrieben, dass die Arbeitslöhne für die Sonn- und Festtage an die früher auch an diesen Tagen beschäftigten, künftig aber Ruhe haltenden Bediensteten überall fortzugewähren sind.

In gleicher Weise unzutreffend ist die in Verbindung hiermit vorgebrachte Behauptung, dass die Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung nur für 30 Tage des Monats Lohn empfingen, auch wenn der Monat 31 Tage hat. Die Eisenbahnverwaltung zahlt ihren Arbeitern den vollen Lohn für jeden Tag, an dem sie wirklich gearbeitet haben oder auch nur dienstbereit zu sein hatten. Die Zahl der Tage eines Monats kommt hierbei überhaupt nicht in Betracht.

Unfälle im Monat März d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat März d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 11 Entgleisungen und 4 Zusammenstösse auf freier Bahn, 31 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 195 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 216 Personen zu Schaden gekommen, sowie 74 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 136 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 4 getödtet und

8 verletzt, und zwar entfallen: je eine Tödtung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Breslau, in Köln (rechtsrh.) und in Bromberg, je eine Verletzung auf die Main-Neckar-Eisenbahn, auf die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln (rechtsrh.), in Köln (linksrh.) und in Bromberg, auf die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 32 getödtet und 145 verletzt, von Postbeamten 3 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 13 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 34 Beamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35178.13 km Betriebslänge und 968627426 geförderten Achskilometern) 239 Fälle; davon sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Köln (rechtsrh.) und auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2299,05 km Betriebslänge und 30107022 geförderten Achskilometern) 14 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Crefelder Eisenbahn, auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn und auf der Hessischen Ludwigsbahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Vorarbeiten.

Der Eisenbahnbau-Gesellschaft Soenderop & Cie. in Berlin z. H. des Herrn Albert Sprickerhoff in Hannover ist die Erlaubniss zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine schmalspurige Nebenbahn von Wernigerode über Hasserode, Elend, Benneckenstein und Ilfeld nach Nordhausen mit einer Abzweigung von Elend über Schierke nach dem Brockenhotel bezüglich des Preussischen Staatsgebietes ertheilt worden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Hannover. Am 12. d. Mts. ist die von der Bahnlinie Cassel-Frankfurt a/M. bei der zwischen den Stationen Niederweimar und Fronhausen (Lahn) neu errichteten Betriebsstation Niederwalgern abzweigende 13,30 km lange Neubaustrecke Niederwalgern-Weidenhausen mit den Stationen Lohra, Gladenbach und Weidenhausen, sowie dem Haltepunkte Damm dem Verkehre übergeben worden.

Die Stationen Lohra und Gladenbach sind vorläufig nur für den Personen- und Gepäckverkehr, die Station Weidenhausen dagegen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet, während der Haltepunkt Damm nur dem Personenverkehre dient. Der Verkauf der Fahrkarten an die auf dem Haltepunkte Damm zugehenden Reisenden geschieht durch den Packmeister.

Der Uebergang der Reisenden von den Zügen von Frankfurt a/M. nach Cassel auf die Züge Marburg-Weidenhausen und umgekehrt findet in Niederweimar statt.

Auf die neue Bahnstrecke findet die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung.

Hinsichtlich der speziellen Betriebsleitung ist die Strecke dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte (Main-Weserbahn) in Cassel unterstellt.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die zu den Vareler Nebenbahnen gehörende 3,65 km lange Strecke Bockhorn-Zetel mit der Station Zetel ist am 10. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden. Die Eröffnung für den Güterverkehr erfolgt am 1. Juni d. J.

Württembergische Staatseisenbahnen. Am 10. d. Mts. ist die 14,37 km lange Schmalspurbahn Marbach a/Neckar-Beilstein mit den Stationen Marbach a/N., Murr, Steinheim a. d. Murr, Kleinbottwar, Grossbottwar, Hof-Lembach, Oberstenfeld und Beilstein für den Gesammtverkehr eröffnet worden. (Eine eingehende Beschreibung der Bahn befindet sich auf der folgenden Seite dieser Zeitung.)

Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahnen. Von der Direktion der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahnen, Aktiengesellschaft, zu Friedland i. Meckl. sind eröffnet worden (wann die Eröffnung stattgefunden hat, ist nicht angegeben. Die Red.): die Bahnstrecke Ferdinandshof-Friedland i. Meckl. mit den Stationen Mariawerth, Rimpau, Uhlenhorst, Schwichtenberg, Klockow, Sandhagen und Friedland-Anklamer Chaussee, die Bahnstrecke Uhlenhorst-Schwerinsburg mit den Stationen Löwitz, Schmuggerow und Schwerinsburg, die Bahnstrecke Friedland-Jarmen mit den Stationen Bresewitz-Ziegelei, Dishley, Ramelow, Rebelow, Dennin, Stern, Crien Dominium, Neu-Crien, Steinmocker, Krusenfelde, Klein-Below, Cadow, Toitin, Jarmen Bollwerk und Jarmen Bhf., die Bahnstrecke Dennin-Stretense mit den Stationen Wegezin, Thurow, Neuenkirchen, Müggenburg und Stretense, sowie die Bahnstrecke Dennin-Janow mit den Stationen Iven und Janow, sämmtlich für den Vieh- und Güterverkehr, sowie für den Personen- und Gepäckverkehr, soweit die Stationen in Mecklenburg liegen.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 20. d. Mts. wird der an der Bahnlinie Metz-Amanweiler neu errichtete, 2,147 km von Moulins und 6,178 km von Amanweiler entfernte Haltepunkt Châtel-St. Germain für den Personen-, Gepäck- und Expressgut-Verkehr eröffnet werden. Am gleichen Tage wird die in unmittelbarer Nähe des neuen Haltepunktes ausgeführte Verladestelle für den Wagenladungsverkehr zur Eröffnung kommen. Die Verladestelle ist als Zubehör der Station Moulins zu betrachten.

Behandlung der Reisenden ohne gültige Fahrkarte.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin erlässt folgende Bekanntmachung: Die Bestimmungen des § 21 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, betreffend das Verfahren gegen Reisende ohne gültige Fahrkarten, werden von dem Publikum nicht derart beachtet, wie es das Interesse der Reisenden erfordert. Nach den besonderen Bestimmungen hat derjenige Reisende, der ohne gültige Fahrkarte betroffen wird, für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 ℳ zu entrichten. Der letztere Betrag ist auch für den Fall zu bezahlen, dass der Zug sich noch nicht in Bewegung gesetzt hat. Derjenige Reisende jedoch, der unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, dass er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 ℳ, keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu zahlen. Um sich gegen Schaden und Weiterungen zu schützen, ist es für den Reisenden im letzteren Falle geboten, sofort vor oder beim Einsteigen dem Schaffner oder Zugführer aus freiem Antriebe zu melden, dass er sich nicht im Besitze einer Fahrkarte befinde, und nicht erst das Erscheinen des Schaffners zur Prüfung bezw. Durchlochung der Fahrkarten abzuwarten. Die Beobachtung der sofortigen Meldung ist auch insofern besonders wichtig, als auf den abgesperrten Strecken eine Nachprüfung der bereits beim Zugang zum Bahnsteige durchlochten Karten im Zuge nur noch insoweit stattfindet, als der Aufenthalt des Zuges auf der Station hierzu ausreicht. Reisende, welche die fragliche Meldung unterlassen, haben demnach bei unterwegs stattfindenden Zugrevisionen durch die hierzu besonders angestellten Zugrevisoren zu gewärtigen, dass von ihnen der doppelte gewöhnliche Fahrpreis, mindestens aber der Betrag von 6 ℳ eingezogen wird. Der Reisende setzt sich ausserdem einer strafrechtlichen Verfolgung wegen Betruges aus.

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Der Aufsichtsrath schlägt vor, für das Jahr 1893 eine Dividende von 2,40 % (gegen 1,75 % im Vorjahre) zur Vertheilung zu bringen.

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

In der am 9. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht (vergl. Nr. 32 S. 302 d. Ztg.) genehmigt und die Dividende für die Prioritäts-Stammaktien auf 5 % und für die Stammaktien auf 1 % festgesetzt.

Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn.

In der am 1. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre wurde der Antrag auf Bewilligung einer Anleihe von 50000 ℳ zum Weiterbau der Bahn von Mirow bis zur Landesgrenze bei Buschof genehmigt. In Bezug auf die Ausgabe neuer Aktien nach der Fusion der beiden Bahnen Blankensee-Woldegk-Strasburg und Neustrelitz-Wesenberg-Mirow zur Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn wurde mit Rücksicht auf die damit verbundene hohe Steuer beschlossen, die bisherigen Aktienscheine mit dem Stempelabdruck „Gültig für die Friedrich Wilhelm-Eisenbahn" zu versehen, vorausgesetzt, dass dieses Verfahren nicht ebenfalls steuerpflichtig ist. Der Antrag auf Ankauf der Woldegker Kleinbahn, Weiterbau derselben und Bewilligung der dazu nöthigen Anleihe wurde von dem Antragsteller zurückgezogen.

Saalbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen im Jahre 1893 die Gesammteinnahmen 1 441 905 *M.* — hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 544 3(5 *M.* und aus dem Güterverkehr 720 161 *M.* — (gegen 1 327 968 *M.* im Vorjahre), die Betriebsausgaben 814 837 (812 861) *M.* und der Ueberschuss 627 068 (515 107) Mark. Es werden ausgestattet der Reservefonds I und II mit 12 000 (10 000) *M.* und der Erneuerungsfonds mit 90 000 *M.* (wie im Vorjahre), ferner werden verwendet zur Verzinsung der Obligationen 156 301 (142 176) *M.*, zur Tilgung derselben 23 500 (22 500) *M.*, zu sonstigen Zwecken 1 358 *M.*, zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile 10 289 (7 312) *M.* und der Eisenbahnsteuer 8 317 (5 910) *M.*, sowie endlich zur Zahlung einer Dividende an die Prioritäts - Stammaktien von 4,75 (3,5) % mit 320 625 (236 250) *M.*, während der Rest von 4 678 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wird. Die Stammaktien gehen wieder leer aus. Der Rest von 385 500 *M.* 3,5 % Obligationen ist im Jahre 1893 begeben worden, woraus sich das höhere Zinserforderniss erklärt.

Der Reservefonds I beträgt nunmehr 24 493 *M.*, der Reservefonds II 173 308 *M.* und der Erneuerungsfonds 406 670 *M.*

Die Mehreinnahmen betragen gegen das Vorjahr: im Personenverkehr rund 15 000 *M.* bei einer Mehrbeförderung von 30 000 Personen, im Gepäck- und Viehverkehre rund 2 000 *M.* und im Güterverkehre rund 57 000 *M.* bei einer Mehrbeförderung von 53 800 t. Der Verkehr auf sogen. Sonntagsfahrkarten hat sich auch im Berichtsjahre weiter entwickelt, sodass rund 13 500 Sonntagsfahrkarten mehr verkauft worden sind, während nur bei den Rückfahrkarten III. Klasse eine Minderung um rund 4 000 Stück eingetreten ist. Die Einnahme aus dem Vereins-Reiseverkehre hat 18 475 *M.* betragen. Die günstigen Einnahmen der ersten Monate im Jahre 1894 berechtigen zu der Hoffnung auf weitere Verkehrszunahme und demzufolge auf weiteres Steigen der Erträgnisse.

Werrabahn.

Auf der Tagesordnung der auf den 21. d. Mts. einberufenen Generalversammlung steht u. a. auch der Antrag eines Aktionärs auf Abänderung der Gesellschaftssatzungen.

Vohwinkel-Sonnborn (Rh.) bezw. Elberfeld-Varresbeck.

Das der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld unterstellte Eisenbahn - Betriebsamt (Düsseldorf - Elberfeld) zu Düsseldorf ist nach einer Verfügung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. d. Mts. von der Leitung des Baues der Verbindungsbahn Vohwinkel-Sonnborn (Rh)., jetzt Elberfeld-Varresbeck, entbunden und die genannte Königliche Eisenbahndirektion hiermit betraut worden.

Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Frankfurt a/M.-Basel über Heidelberg.

Auf der Strecke Frankfurt a/M. - Basel über Heidelberg verkehren seit dem 15. April d. J. neue Schlafwagen. Der Preis der für diesen Schlafwagenverkehr zur Verausgabung gelangenden Schlafkarte beträgt für die ganze Strecke Frankfurt a/M.-Basel ohne Unterschied, ob dieselbe ganz oder theilweise befahren wird, 6 *M.* für die I. und 5 *M.* für die II. Wagenklasse. Bei Bezahlung von $1^1/_2$ Schlafkarten I. Klasse und einer Fahrkarte I. Klasse wird dem Reisenden für seine Person eine ganze Abtheilung I. Klasse eingeräumt. Für Kinder unter 4 Jahren, für welche ein besonderer Schlafplatz nicht beansprucht wird, brauchen Schlafwagenkarten nicht gelöst zu werden. Im übrigen sind für Kinder unter 10 Jahren dieselben Schlafwagenkarten wie für Erwachsene zu lösen. Der Vorverkauf der Schlafwagenkarten erfolgt bei der Station Frankfurt a/M. und zwar gegen Entrichtung des tarifmässigen Preises, sowie einer Vormerkungsgebühr von 50 ₰ für jede Karte.

Strassenbahnen.

A l l g e m e i n e L o k a l - u n d S t r a s s e n b a h n g e s e l l s c h a f t z u B e r l i n. Die Generalversammlung genehmigte den vom Vorstande vorgelegten Jahresabschluss für 1893 und setzte die Dividende auf 5,5 % fest.

E l e k t r i s c h e S t r a s s e n b a h n i n B r e s l a u. In der Generalversammlung wurde einstimmig beschlossen, den Betriebsgewinn von 214 935 *M.* derart zu verwenden, dass für den Erneuerungsfonds 25 000 *M.*, für den Amortisationsfonds 20 000 *M.* und für den Reservefonds 8 497 *M.* zurückgestellt, an Dividende 4,7 % mit 148 050 *M.* vertheilt, ferner als persönliche Gewinnantheile 9 572 *M.* gezahlt werden und der verbleibende Rest von 3 816 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen wird.

H a l l e s c h e S t r a s s e n b a h n. Die Generalversammlung hat beschlossen, den Ueberschuss des Jahres 1893 nach dem Vorschlage des Aufsichtsraths (vergl. Nr. 26 S. 243 d. Ztg.) zu verwenden.

H a m b u r g e r S t r a s s e n b a h n. Der Senat hat der Gesellschaft die nachgesuchte **Konzession für den elektrischen** Betrieb aller Linien ertheilt. Die Durchführung dieser Aenderung erfolgt innerhalb dreier Jahre.

N a u m b u r g e r S t r a s s e n b a h n. Der Betrieb auf der Naumburger Strassenbahn ist — wie die „Strassenbahn" mittheilt — am 23. April d. J. eingestellt worden.

Aus Württemberg.

Eröffnung der Schmalspurbahn Marbach a/Neckar-Beilstein.

Die neue Staatsbahnlinie Marbach a/N. - Beilstein ist am 10. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie ist die erste in Württemberg mit der Spurweite von 0,75 m gebaute Bahn. Wir geben einer Darstellung des „Staatsanzeigers für Württemberg" folgend in Nachstehendem eine Beschreibung der Bahn:

Die Bahn führt durch den Bezirk Marbach a/N. von Süd nach Nord zunächst im Murrthal bis Steinheim, dann durch das stark bevölkerte, fruchtbare und an Naturschönheiten reiche Bottwarthal bis Beilstein, von wo sie nach Heilbronn fortgesetzt werden soll. Das nur wenig eingeschnittene, auf der linken Seite von wohlgeformten rebenreichen Abhängen begrenzte Thal hat dem Bahnbau keine grossen Schwierigkeiten bereitet. Das Bottwarthal bildet die Grenze zwischen der Keupergruppe der Löwensteiner Berge und ihren Ausläufern und dem Muschelkalkflachland rechts des Thales, auf welcher Seite nur der Wunnenstein sich als Keuperhügel erhebt. In der ersten Hälfte war daher die Bahn in der Hauptsache in Hauptmuschelkalk anzulegen, der vortreffliches Material für die Bettung lieferte. Erst am Ende tritt die Bahn in das Gebiet der Keuperformation ein, welche die ganze Gegend weit über Beilstein hinaus einnimmt. Es schneidet aber die Linie nur in die mächtigen Lehmschichten dieser Formation ein.

Die neue Bahn beginnt mit der Mitte des Verwaltungsgebäudes Marbach a/N. und der Höhe von 223,30 m über dem Meer und endigt mit dem Bahnhof Beilstein in der Höhe von 258,07 m über dem Meer. Die Länge beträgt 14,375 km und der Höhenunterschied berechnet sich auf 34.77 m. Die Gefällsverhältnisse können nicht als günstig bezeichnet werden. Am Anfang und Ende der Bahn waren Neigungen von 1 : 60 anzuwenden. In der Horizontalen liegen 19 %, in der Steigung 65,5 % und im Gefäll 15,5 % der Gesammtlänge. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 80 m, dieser kommt jedoch nur einmal auf eine Länge von 95,4 m vor. In der Geraden liegen 63,1 %, in Bögen 36,9 %.

Den an der Bahnstrecke Backnang-Bietigheim gelegenen Bahnhof Marbach a/N. verlässt die neue Bahn in westlicher Richtung, worauf sie der Hauptbahn in gleicher Höhe und in gleichem Gefäll von 1 : 100 bis in die Nähe des Neckarviadukts folgt. Alsdann wendet sie sich in scharfem Bogen von 80 m Halbmesser und in einem mehrere Meter tiefen Einschnitt durch den Bergvorsprung nach Norden, senkt sich im Gefäll 1 : 60 den steilen mit Reben bepflanzten Bergabhang am rechten Neckarufer entlang und erreicht an der Einmündungsstelle der Murr in den Neckar das Murrthal, dessen Thalgehänge am linken Ufer die gerade Fortsetzung desjenigen vom Neckarthal bildet. Die Bahn geht nun ins Gefäll 1 : 90 und in eine nordöstliche Richtung über, überschreitet die Murr mittelst einer 37 m weiten Brücke im Gefäll 1 : 600 und erreicht, auf das rechtsseitige Ufer übergehend, in der Horizontalen von 197,40 m über dem Meer den tiefsten Punkt der Bahn, die Haltestelle Murr. Letztere liegt südwestlich in unmittelbarer Nähe des Dorfes Murr, das im Jahre 1302 mit Marbach von Teck an Württemberg kam. In dem ansehnlichen Dorf war der Sitz des Hardtgerichts, das 1839 letztmals abgehalten wurde. Als Sitz der Hardtrichter dienten 16 im Kreise unter Lindenbäumen aufgestellte Steine. Die Bahn zieht von hier aus unmittelbar am Ort zwischen diesem und dem Flusse Murr vorüber, erforderte eine Verlegung dieses Flusses, und steigt alsdann mächtige Kies- und Sandablagerungen durchschneidend, mit 1 : 300 entlang der Staatsstrasse in beinahe östlicher Richtung bis zu der in der Neigung 1 : 1000 angelegten Haltestelle Steinheim. Die letztere liegt dicht bei dem Orte gleichen Namens in der Höhe von 200,35 m. Der durch seine Möbelindustrie bekannte Ort Steinhein ist zum Theil noch ummauert. Das Dorf war in früherer Zeit von Bedeutung und öfters daran, Reichsstadt zu werden. Bemerkenswerth sind: die Kirche, eine dreischiffige romanische Basilika von etwas rohen Formen, das Rathhaus, ein ganz stattlicher Eichenholzbau, die Trümmer eines ehemaligen grossen Dominikanerklosters und mehrere alte Privathäuser mit interessanten steinernen Unterstöcken. Nach Ueberschreitung der Staatsstrasse in Schienenhöhe, dicht hinter der Station, tritt die Bahn in das Bottwarthal ein, folgt den zahlreichen Windungen der Bottwar, auf dem rechten Ufer zuerst in der Steigung 1 : 100, dann 1 : 300 und durchschneidet zweimal in tiefen Einschnitten die vorspringenden **Bergköpfe des Hauptmuschel-**

alks Am Fuss des auf der linken Thalseite auf einer Anhöhe iegenden im Besitz der Freiherrn von Brüssele-Schaubeck beindlichen Schlosses Schaubeck vorbei, wird die Haltestelle Kleinbottwar in der Höhe von 208,60 m erreicht. Die Station iegt dicht bei dem freundlichen Dorf Kleinbottwar, in dessen wohlerhaltener gothischer Kirche das Familiendenkmal der Herren von Plieningen und der Taufstein bemerkenswerth sind. Nach dem Verlassen der Haltestelle Kleinbottwar überschreitet die Bahn die Staatsstrasse in Schienenhöhe und zum ersten Mal die Bottwar mittelst einer 10 m weiten Brücke, geht dann auf das linke Ufer über, und steigt zunächst mit :200, dann 1:400 bis zum Bahnhof Grossbottwar, der in der Höhe von 215,2 m erreicht wird. Von Nordosten her zieht das abgeschiedene Flachthälchen der kleinen Bottwar, welche sich ier mit der von Oberstenfeld kommenden Bottwar vereinigt. Die auf dem rechten Ufer derselben gelegene Stadt Grossbottwar war bis zum Jahr 1806 Sitz eines Oberamts. Das Amt Bottwar wurde aus der erkauften Herrschaft Lichtenberg gebildet. Ursprünglich war die Stadt mit Mauern und Graben umgeben. Sehenswerth sind mehrere alterthümliche Häuser mit Jahreszahlen aus dem 16. Jahrhundert, die evangelische Pfarrkirche mit frühgothischem Thurm, das stattliche Rathaus, 1556 erbaut, mit vertäfelten Gelassen, das ehemalige Bouwinghausische Schloss, das jetzige Kameralamt und ein früheres Kloster, das Beguinenhaus mit geschnitztem Gebälk. Oberhalb Grossbottwar geht die Bahn mittelst einer 10 m weiten Brücke wieder auf das rechte Bottwarufer über und folgt nun dem Staatsstrassenzug bis zu der neben dem Weiler Sauserhof in der Höhe von 221,90 m gelegenen Haltestelle Hof und Lembach. Der Ort Lembach hat eine abgeschiedene romantische Lage am Ende des Lembachthälchens, dagegen liegt das früher zur Herrschaft Lichtenberg gehörige Dorf Hof an der Stelle, wo das Lembachthälchen in das Bottwarthal eingeht, frei zu beiden Seiten des Flüsschens. Ueber das Thal erhebt sich hier die noch bewohnte Burg Lichtenberg, wohl eine der schönsten und wohlerhaltensten des Landes mit 0 m hohem Bergfried, einem Rittersaal und einer Burgkapelle mit schönen Fenstern im Uebergangsstil aus dem 12. und 13. Jahrhundert. Auf der Burg sassen die Herren von Lichtenberg, später die Grafen von Württemberg, seit 1483 ist sie im Besitz der Freiherrn von Weiler. Die Aussicht von der Burg ist höchst eigenartig und lohnend. Die Bahn überschreitet nun den Vizinalweg nach Hof und Lembach in Schienenhöhe, umgeht den Weiler Sauserhof und fährt sanft ansteigend entlang der Staatsstrasse bis zu der in der Höhe 228,6 m gelegenen Haltestelle Oberstenfeld. Der in unmittelbarer Nähe der Station befindliche Ort Oberstenfeld ist hervorragend durch die grossartige vor wenigen Jahren neu hergestellte evangelische Stiftskirche zum heiligen Johannes. Die Kirche gehört zu den ältesten und merkwürdigsten Klosterkirchen des Landes. Sie ist eine 3schiffige romanische Säulen- und Pfeilerbasilika, der Unterbau ist aus dem 11., der Hauptbau aus dem 12. und der Thurm aus dem Anfang des 13. Jahrhunderts. Die grosse geistliche Stiftung, das jetzige adelige Fräuleinstift, liegt neben der Kirche; das Gebäude wurde im Jahre 1713 erbaut. Ein Seitenstück zu diesem bedeutenden Kirchenbau bildet die kleine, 10 Minuten nordöstlich vom Dorf befindliche in einfachstem romanischem Stil erbaute Peterskirche. Dieselbe liegt auf sanfter Anhöhe, von welcher aus dem Auge sich ein freier Ausblick auf das Thal, das Dorf und die umliegeuden Höhen bietet. Der Ort Oberstenfeld wird von der Bahn auf der Ostseite umfahren. Die Bahn verlässt dann das Bottwarthal und folgt dem Lauf des Söhlbachs in der Steigung 1 : 60, überschreitet die Staatsstrasse in Schienenhöhe zum dritten Mal, geht in die Steigung 1 : 80 über und erreicht endlich in der Höhe von 258,07 m den vorläufigen Endbahnhof Beilstein. Am Bahnhof entfaltet sich ein schöner Blick auf die Stadt Beilstein und die umliegenden Höhen. Die früher mit Mauern umgebene Stadt war bis zum Jahre 1810 Sitz eines Oberamts. Beilstein gehörte zuerst den Grafen von Calw, dann den Markgrafen von Baden und wurde 1304 Württembergisch. Im Jahr 1693 wurde die Stadt von den Franzosen niedergebrannt. Bemerkenswerth ist das Rathhaus, ein stattlicher Holzbau. Die grösste Zierde bildet aber der angrenzende Schlossberg „Langhans“ mit der Schlossruine. Die grossartige Ruine mit dem wohlerhaltenen 5eckigen Bergfried und den 2 m starken Umfassungsmauern stammt aus dem 12. Jahrhundert und war längere Zeit Sitz der Wunnensteiner. Zwischen Stadt und Burg liegt die Magdalenenkirche mit den Grabdenkmälern des genannten Geschlechts.

Die Herstellung der vorstehend beschriebenen Bahn erforderte keine bedeutenden Bauarbeiten. Durch Anpassung der Visire an das Terrain konnten die Erdarbeiten auf ein möglichst geringes Maass gebracht werden. An einigen Stellen musste die Standfähigkeit der Einschnitte und Dämme durch Entwässerungsanlagen bewirkt werden. Von den Kunstbauten verdient besondere Erwähnung die Brücke über die Murr mit einer Oeffnung von 37 m Lichtweite als Halbparabelträger konstruirt. Sämmtliche Ueberbrückungen sind aus Eisen hergestellt. Bei mehreren Objekten mussten Pfahlgründungen angewendet werden. Für die Pfeiler wurden Kalksteine und Keupersandsteine verwendet. Der Oberbau besteht aus 9 m langen, 20,0 kg per laufendes Meter schweren Stahlschienen und 1,50 m langen imprägnirten forchenen Schwellen, die Bettung aus Kalksteinschotter, welcher zum grossen Theil in den Einschnitten gewonnen wurde. Die Hochbauten sind nach den für die Hochbauten der Nebenbahnen aufgestellten Typen in einfachen, aber gefälligen Formen ausgeführt. Die Umfassungswände sämmtlicher Gebäude bestehen aus Fachwerk mit Bretter- und Schindelschirm. Für die Dachbedeckung wurden Falzzingel verwendet. Mit den Bauarbeiten wurde im I. Arbeitsloos im August 1893, in dem zuletzt vergebenen III. Loos aber erst im November 1893 begonnen, so dass nach Abrechnung der eigentlichen Wintermonate die Fertigstellung der Bahn nur wenige Monate in Anspruch genommen hat.

Noch erübrigt anzufügen, dass die Bahn mit 4achsigen 4fach gekuppelten Tendermaschinen mit radial einstellbaren Endachsen und einer verschiebbaren Mittelachse befahren wird. Die Lokomotiven haben ein mittleres Adhäsionsgewicht von 27,5 t und sollen in der Steigung 1 : 40 noch ein angehängtes Zuggewicht von 80 t befördern. Sie sind mit einer Luftdruckbremse und einer auf die Treibachse wirkenden Handbremse versehen. Die hübsch ausgestatteten Personenwagen sind 2achsig, mit Plattformen an beiden Stirnseiten ausgerüstet und mit Vereinslenkachsen zur Befahrung von Krümmungen mit 50 m Halbmesser versehen. Sie bieten 48 Sitzplätze. Lokomotiven und Wagen wurden von der Maschinenfabrik Esslingen nach den Plänen des Ober-Bauraths Klose geliefert.

Unter der Oberleitung des Ober-Bauraths Fuchs ist der Bahn- und Hochbau durch den Bauinspektor Burkhardt als Vorstand der Bahnbausektion Marbach a/N. ausgeführt worden.

Benutzung der Landeskarten und Fahrscheinbücher.

Ueber die Benutzung der bei den Württembergischen Staatseisenbahnen seit 15. Dezember 1893 eingeführten für das ganze Bahnnetz während 15 Tagen gültigen Landeskarten und der zu 30maliger Fahrt auf einer bestimmten Strecke in beliebiger Richtung berechtigenden Fahrscheinbücher bis Ende März d. J. und die hieraus der Eisenbahnverwaltung zugegangenen Einnahmen können folgende Mittheilungen gemacht werden:

I. Landeskarten. Es sind verkauft worden vom 15. Dezember 1893 bis 31. März d. J. (in 3½ Monaten) I. Klasse 4, II. Klasse 619, III. Klasse 2161, zusammen 2784 Stück mit einem Erlös von 61970 ℳ.

II. Fahrscheinbücher im gleichen Zeitraum für Personenzüge I. Klasse 10, II. Klasse 2323, III. Klasse 8019, für Schnellzüge I. Klasse 4, II. Klasse 55, III. Klasse 18, für Schnellzugzuschlag 58 zusammen 10487 Stück mit einem Erlös von 101737 ℳ. Von den 10487 Fahrscheinbüchern sind ausgestellt worden auf die Entfernung bis 5 km 4411, auf die Entfernung von 6—10 km 1968, auf die Entfernung von 11 bis 20 km 2786, auf die Entfernung von 21—30 km 607 Stück.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Errichtung einer Geschäftsabtheilung für das Lokalbahnwesen (Lokalbahnamt) im K. K. Handelsministerium und bei der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen.

Das diesjährige „Verord.-Bl. f. E. u. Sch.“ Nr. 53 publizirt die Allerhöchste Entschliessung, betreffend die Errichtung einer Geschäftsabtheilung für das Lokalbahnwesen (Lokalbahnamt). Dasselbe wird in 2 Büreaus seine Wirksamkeit üben, und zwar: a) für die legislativ-administrativen Agenden und b) für die technisch-kommerziellen Agenden. Der Wirkungskreis des legislativ-administrativen Büreau umfasst: die legislativen Arbeiten, das Konzessionswesen, die allgemeine Handhabung der Staatsaufsicht, sozietäre, finanzielle und alle sonstigen administrativ-juristischen Angelegenheiten in Bezug auf das Lokalbahnwesen. Der Wirkungskreis des technisch-kommerziellen Bureau, welches zugleich als selbständige Abtheilung der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen fungirt, umfasst: 1. die Begutachtung einlangender Lokalbahnprojekte in technischer und kommerzieller Hinsicht; 2. die Vornahme von Trassirungsarbeiten, Aufstellung von General- und Detailprojekten auf Staatskosten, oder für Rechnung der Interessenten, sofern dies für erforderlich erkannt wird; 3. die Vornahme kommerzieller Erhebungen in Verbindung mit der Sicherstellung von Interessentenbeiträgen und Aufstellung von Rentabilitätsberechnungen; 4. die Aufstellung der technischen und tarifarischen Konzessionsbedingnisse; 5. die Einleitung der kommissionellen Amtshandlungen (Trassenrevision, Stationskommission, politische Begehung und Enteignungsver-

handlung, technisch-polizeiliche Prüfung); 6. die Intervention bei den vorgedachten Kommissionen; 7. die Erledigung der Kommissionsoperate in technischer und kommerzieller Beziehung; 8. die Mitwirkung bei den Konzessionsverhandlungen für Lokalbahnen und bei den legislativen Aktionen auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens; 9. die Leitung und Ausführung des Baues von Lokalbahnen, insofern derselbe durch Staatsorgane erfolgt und nicht der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen obliegt; 10. die Prüfung und Genehmigung der Betriebsverträge für Lokalbahnen; 11. die Aufsicht und Kontrole (exekutiver Aufsichtsdienst) über Bau, Bahnerhaltung und Betrieb, einschliesslich Transportdienst und Tarifwesen der Lokalbahnen und Kleinbahnen, insoweit solche nicht von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen verwaltet werden; 12. die Mitwirkung bei der Statistik der Lokal- und Kleinbahnen im Vereine mit dem statistischen Departement des Handelsministeriums; 13. die Antragstellung und Begutachtung behufs Erlassung allgemeiner Normen im Sinne möglichster Geschäftsvereinfachung für den Bau und Betrieb. einschliesslich des Tarifwesens der Lokal- und Kleinbahnen; 14. die Mitwirkung beim Vollzuge der auch künftig von den zuständigen Fachabtheilungen der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen für das gesammte Eisenbahnwesen einheitlich zu behandelnden Agenden, als: Militär- und Fahrordnungs - Angelegenheiten, Konstruktionstypen der Fahrbetriebsmittel, Kesselproben, technisch - polizeiliche Prüfung der Lokomotiven u. dergl.

Zum Vorstand der technisch-kommerziellen Angelegenheiten wurde der Kaiserliche Rath Karl Wurmb mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrathes ernannt. Derselbe war ursprünglich bei den Staatsbahnen thätig und schied aus diesem Wirkungskreise, um an die Spitze des Steierischen Landes-Eisenbahnamtes zu treten, in welcher Stellung er an der Lokalbahnaktion in diesem Lande hervorragenden Antheil nahm.

Zum Vorstande der legislativ-administrativen Angelegenheiten wurde der Ministerialrath Ludwig Wrba ernannt, der die Leitung des Departements für Eisenbahngesetzgebung und Konzessionswesen, aus welchem die auf das Lokalbahnwesen bezughabenden Agenden ausgeschieden werden, an den Ministerialrath Dr. Hardt abtritt.

Die Verstaatlichung der Triester Lagerhäuser.

Die von beiden Häuser des Reichsrathes angenommene Regierungsvorlage wurde im „Reichsgesetzblatt" vom 12 d. Mts. bereits als Gesetz publizirt. Aus der Debatte hierüber ist besonders das Referat des gewesenen Präsidenten der Oesterreichischen Staatsbahnen, Freiherrn v. Czedik, hervorzuheben. Dasselbe verweist auf die ungünstige Entwickelung der Triester Lagerhäuser und äussert sich zu der Angelegenheit wie folgt: „Da nun die Herabsetzung der Einlagerungsgebühren aus allgemeinen Gründen sehr wünschenswerth ist, dieselbe aber von der Stadt Triest und der Handelskammer mangels besonderer Einkünfte nicht gewärtigt werden kann, da ferner die Fortdauer der durch das gegenwärtige Konzessionsverhältniss herbeigeführten jährlichen Verluste der genannten Korporationen zu einer schweren finanziellen Kalamität derselben führen müsste, da weiter nicht verkannt werden kann, dass das Sinken der Schiffahrtsfrequenz ersichtlich durch die Aufhebung des Freihafens herbeigeführt wurde, diese auch zum sonstigen Nachtheil Triests gereichende Maassregel aber aus allgemeinen staatlichen Rücksichten ergriffen wurde, müsse die Regierungsvorlage als eine ebenso glückliche als gerechte Maassregel begrüsst werden."

Ausrüstung der Bahnschranken an Niveauübersetzungen mit automatischen Läutewerken und die Minimaldistanz zwischen Schranken und Schienenstrang.

Gemäss einer Verordnung des K. K. Handelsministeriums vom Jahre 1866 muss bei Strassen- und Wegkreuzungen mit Eisenbahnen die Entfernung der Zugschranken vom nächsten Schienenstrange mindestens 7,6 m betragen. Die Erfahrungen haben nun gezeigt, dass hierdurch der angestrebte Zweck: einem zwischen den Schlagbäumen eingeschlossenen Fuhrwerke den nöthigen Raum zur Vermeidung eines Zusammenstosses mit dem Bahnzuge zu gewähren, deshalb nicht erreicht wird, weil — abgesehen von der Gefahr des Scheuwerdens der Zugthiere — die Länge der landesüblichen Fuhrwerke 4,5—14 m beträgt. Da eine dementsprechende Vergrösserung der Raumdistanz der Bahnschranken durch weiteres Hinausrücken derselben sehr häufig durch die örtlichen Terrainverhältnisse behindert wird, jedenfalls aber mit grösseren Kosten verbunden ist, so wurde vom genannten Ministerium angeordnet, nach und nach sämmtliche bestehenden, wie auch die künftighin zu errichtenden Zugschranken, welche nicht in unmittelbarer Nähe des Wächterstandortes sich befinden, in gleicher Weise, wie dies auf den K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen geschieht, mit automatischen Läutewerken auszustatten, auf welche sodann die diesbezügliche Verordnung („R.-G.-Bl." Nr. 169 Jahrg. 1890) Anwendung zu finden hat.

Die Verwaltungen der Privatbahnen wurden eingeladen, längstens bis Ende Juni d. J. ein Programm über die Termine für die Anbringung der automatischen Läutewerke, unter Angabe der erforderlichen Daten, des Typenplanes, des Kostenvoranschlages usw. vorzulegen. (Die näheren Bestimmungen hierüber sind in Nr. 44 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." enthalten.) Die Minimalentfernung der Schlagbäume von der Aussenkante des nächstliegenden Schienenstranges wird mit Rücksicht auf die Anbringung dieser Läutewerke, in Ansehung der neu zu errichtenden oder umzuändernden Schranken, auf 3 m festgesetzt, daher die eingangs erwähnte Anordnung vom Jahre 1866 ausser Kraft tritt.

Endlich wurde rücksichtlich der Herstellung der Rampenauffahrten bemerkt, dass die Bestimmung der Verordnung vom 25. Januar 1879, „R.-G.-Bl." Nr. 19, wonach bei allen befahrenen Niveauübergängen auf beiden Seiten der Bahn die Strasse oder der Weg ausserhalb der geschlossenen Schranken zum Rasten der Zugthiere, womöglich auf eine Länge von mindestens 10 m horizontal oder schwach geneigt anzulegen ist, fallweise dahin erleichtert werden könnte, dass an Stelle der Niveauausgleichung die Ausführung einer oder mehrerer Rasten (d. i. möglichst senkrecht zur Strassenachse angelegter Mulden) treten, welche den Zugthieren der vor den geschlossenen Schranken angehaltenen Fuhrwerke ein längeres Stehenbleiben ohne Kraftanstrengung ermöglichen.

Die Evidenthaltung der ortsüblichen Tagelöhne bezüglich der Krankenkassen.

Es wurde die Wahrnehmung gemacht, dass die Ausschüsse einzelner Krankenkassen der Oesterreichischen Privateisenbahnen, von den seitens der Verwaltungsbehörden für ihren Amtsbezirk vorgenommenen Aenderungen der ursprünglich festgesetzten und publizirten ortsüblichen Tagelöhne keine oder doch nicht rechtzeitige Kenntniss erlangten und infolge dessen die Berechnung sowohl der Krankenkassenbeiträge, als auch der Krankengelder auf unrichtiger Grundlage erfolgte.

Die K. K. Generalinspektion hat die genannten Ausschüsse eingeladen, die betreffenden Publikationen des K. K. Ministeriums des Innern in Evidenz zu nehmen und periodisch, mindestens einmal im Jahre, bei den hierzu berufenen Behörden hinsichtlich allfälliger Aenderungen dieser Löhne, eventuell im kurzen Wege, Nachfrage zu halten.

Die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit im Dienste der auf den Bahnhöfen etablirten Post- und Telegraphenämter.

Von dieser Einführung ab 1. d. Mts. wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion mit dem Beifügen verständigt, dass die für die Kursordnungen aller Postkurse, sowie für die Auf- und Abgabe der Telegramme bereits eingeführte Mitteleuropäische Zeit (Stunden-Zonenzeit), auch für den Beginn und Schluss der Dienststunden bei den auf Eisenbahnhöfen etablirten Post- und Telegraphenämtern Anwendung findet.

Ertheilung einer Vorkonzession in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat dem Hermann Köllermann, Leiter der elektrischen Centralstation in Bielitz, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige Lokalbahn mit Dampf- oder elektrischem Betriebe von Oswiecim nach Biala mit Fortsetzung am rechten Bialaufer nach Nickelsdorf und Ohlisch auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Neue Vizinalbahnen in Ungarn.

Gegenwärtig werden im Ungarischen Handelsministerium die Verhandlungen wegen Ausbaues der Szekler Vizinalbahnen und in Verbindung mit demselben die Herstellung der beiden Eisenbahnanschlüsse an Rumänien beim Rothen-Thurmpass und beim Ghymespass dem Abschlusse nahe gebracht. Den Bau und die Finanzirung dieser nahezu 200 km umfassenden Bahnen übernimmt die Ungarische Kreditbank, während der Betrieb der Bahnen gegen eine bestimmt zugesicherte Reineinnahme von den Ungarischen Staatsbahnen geführt werden soll. Das für die Bahnbauten nothwendige Kapital beträgt etwa 25 Millionen Gulden. Die neuen Bahnen haben für das Szeklerland eine lokale Bedeutung; die beiden Anschlüsse an die Rumänischen Bahnen sind in dem mit Rumänien abgeschlossenen Vertrage vereinbart. Der mit ziemlichen Schwierigkeiten verbundene Bau dieser beiden Linien, für welchen auf Szekler Boden drei Verzweigungen mit den Endstationen Szekely-Udvarhely, Sepsi-Szent György und Szass-Regen in Aussicht genommen sind, soll im Jahre 1897 gleichzeitig mit den um vieles kürzeren Rumänischen Anschlusslinien vollendet sein.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im Monat März d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen im ganzen 10 851 476 Personen und 8 847 101 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 27 342 831 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 18 893 908 fl., auf die Ungarischen Bahnen 8 448 923 fl.), d. i. für 1 km 953 fl. Im gleichen Monate 1893 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 9 545 996 Personen und 8 647 548 t Güter, 27 174 555 fl. oder für 1 km 970 fl.; daher ergibt sich für den Monat März d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahme um 1,8 %.

In dem 3 monatlichen Betriebszeitraum dieses Jahres wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 27 620 077 Personen und 25 066 311 t Güter gegen 24 519 722 Personen und 23 822 086 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesem Verkehre erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 74 305 519 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 52 061 632 fl., auf die Ungarischen Bahnen 22 243 887 fl.), im Vorjahre auf 71 500 541 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen für den 3 monatlichen Betriebszeitraum des laufenden Jahres 28 695 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 004 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für den erwähnten Zeitraum im Jahre 1894 auf 2 590 fl. gegen 2 553 fl. im Vorjahre, d. i. um 37 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 10 360 fl. gegen 10 212 fl. im Vorjahre, d. i. um 148 fl., mithin um 1,4 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 3 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses hatten von den im „Ver.-Bl. f. E. u. Sch." aufgeführten 140 Bahnen die nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 81 024 fl., die Aussig-Teplitzer Bahn mit 55 012 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 30 308 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 28 252 fl. und die Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 21 088 fl.

Aenderung von Stationsnamen.

Der Name der Haltestelle Kis-Czenk der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn ist in „Nagyczenk-Hidegség" und der Name der an der Linie Vojtek-Nemet-Bogsán der Ungarischen Staatsbahnen liegenden Station „Móriczföld-Sósdia in „Móriczföld-Soósd" umgeändert worden.

Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Pilsen-Saaz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegenen Station „Neusattel-Schaboglück" wurde vom 1. d. Mts. ab in „Schaboglück" abgeändert.

Die in der Strecke Lambach-Gmunden der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegene Station „Alt-Lambach" wird ab 1. Juni d. J. den Namen „Stadl-Paura" erhalten.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse von Stationen.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eingerichtet gewesene Station Panka der Linie Hliboka-Berhometh der Bukowinaer Lokalbahnen wurde vom 15. April d. J. an auch für den unbeschränkten Güterverkehr, somit für den Gesammtverkehr eröffnet.

Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete, an der Linie Kojetein-Bielitz zwischen den Stationen Frankstadt a/R. und Friedland gelegene Personenhaltestelle „Gross-Kuntschitz" der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist am 15. d. Mts. als Halte- und Ladestelle auch für den beschränkten Verkehr von Frachtgütern in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Errichtung neuer Haltestellen.

Am 1. d. Mts. wurde die zwischen den Stationen Goldenkron und Krumau der Lokalbahn Budweis-Salnau gelegene Haltestelle „Dumrowitz" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Am 1. d. Mts. ist die an der Strecke Iglau-Deutschbrod der Oesterreichischen Nordwestbahn, zwischen den Stationen Pribislau-Schlappenz und Deutschbrod liegende Personenhaltestelle Friedenau und die an der Strecke Reichenberg-Seidenberg zwischen den Stationen Friedland i/B. und Weigsdorf liegende Personenhaltestelle Minkwitz-Dörfel zur Eröffnung gelangt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ablehnung der vom Ungarischen Abgeordnetenhause mit erdrückender Mehrheit angenommenen Regierungsvorlage, betreffend die Einführung der obligatorischen Civilehe von Seite des Ungarischen Oberhauses hat die Börse anfänglich mit ernster Sorge erfüllt, weil der befürchtete Rücktritt des Ungarischen Ministeriums und insbesondere des Ministerpräsidenten Dr. Wekerle, mit dessen Sturz die Fortsetzung der Valutaregulirungsaktion bedroht wäre, zu einer die innere Lage der Monarchie gefährdenden Krisis führen konnte. Dazu kamen blutige Zusammenstösse mit den streikenden Kohlenarbeitern in den Mährisch-Schlesischen und Böhmischen Revieren. Obzwar zu Ende der Woche etwas beruhigendere Nachrichten über beide Ereignisse cirkulirten, so konnte doch die günstige Stimmung nicht allseitig zum Durchbruch gelangen. So wichen die Bahnaktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1630), der Nordwestbahn (227,50), der Staatsbahn (341,50), der Südbahn (103), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (203) und der Ungarisch-Galizischen Bahn (205). Zur vorwöchentlichen Notiz behaupteten sich: die Aktien der Böhmischen Westbahn (402), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3017,50) und der Kaschau-Oderberger Bahn (186.75). Besser gehalten waren: die Aktien der Böhmischen Nordbahn, der Buschtêhrader Bahn (1248) und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (275,50). Prioritäten waren ganz vernachlässigt

Personalnachrichten.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Bahnhofverwalter I. Klasse und Postmeister, tit. Bahnhofsinspektor Hopf in Mühlacker wurde auf die Stelle eines Betriebsinspektors in Sigmaringen, Ober-Werkführer Minner bei der Lokomotivwerkstätte Friedrichshafen auf eine Maschineningenieurstelle bei dem maschinentechnischen Büreau der Generaldirektion befördert. Abtheilungsingenieur Bertrand bei dem bautechnischen Büreau wurde seinem Ansuchen gemäss in den bleibenden Ruhestand versetzt. Die Stelle des ersten Hilfsbeamten bei der Betriebsinspektion in Stuttgart mit der Dienststellung eines Bahnhofsverwalters I. Klasse wurde dem Betriebsinspektions-Assistenten Hindennach in Stuttgart übertragen.

Badische Staatseisenbahnen.

Die Bauräthe Karl Seiz, Oswald Engler und Hermann Esser bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen sind zu Ober-Bauräthen ernannt und die Bahnbau-Inspektoren Friedrich Wenner in Bruchsal und Karl Gebhard in Waldshut, der Maschineninspektor Rudolf Peters in Karlsruhe, sowie die Bezirksingenieure Hermann Bürgelin in Emmendingen und Adam Baum in Achern zu Oberingenieuren.

Nachruf.

Geheimer Finanzrath Behrens †.

Am 10. d. Mts. verschied im 56. Lebensjahre nach längerem Leiden der Geheime Finanzrath Behrens, langjähriges Mitglied der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg. Der Verstorbene war seit dem Jahre 1854 im Eisenbahndienste thätig, zunächst bei der Königlich Hannoverschen Generaldirektion der Eisenbahnen und Telegraphen, dann seit 1865 bei der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen und endlich seit 1867 ununterbrochen bei der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung, wo es ihm beschieden war, von Eröffnung der Bahn an für die ersten Leiter der Oldenburgischen Eisenbahnen die Hauptstütze bei der Erledigung sämmtlicher administrativen Arbeiten zu sein.

Von Beginn seiner Thätigkeit in Oldenburg an war dem Verstorbenen das gesammte Rechnungs-, Verkehrs- und Tarifwesen unterstellt und es ist in vielen Fällen seiner Anregung zu verdanken, dass Vereinfachungen in diesen Geschäftszweigen eingeführt und dadurch dem Staate auf der einen Seite Kosten gespart wurden und auf der anderen Seite Einnahmen zuflossen. Den Verkehrsinteressenten gegenüber zeigte der Verstorbene stets das grösstmöglichste Entgegenkommen, ohne jedoch dabei die Interessen des Staates aus dem Auge zu verlieren; für seine Untergebenen war er ein nachsichtiger, fürsorglicher Vorgesetzter, für die Verwaltung ein fleissiger, strebsamer Mitarbeiter, dessen Leistungen und Rathschläge auch in Kreisen ausserhalb der Oldenburgischen Eisenbahnen Anerkennung und Beachtung fanden. Es darf hier nur an die Versammlungen der ständigen Tarifkommission erinnert werden, an deren Arbeiten er seit der Schaffung dieser segensreichen Einrichtung mit unermüdlichem Fleisse und vielem Erfolge sich betheiligt hat.

So wie der Verstorbene mit Leib und Seele Beamter war, so war er auch Patriot und hing mit unerschütterlicher Liebe und Treue an seinem Vaterlande. Nur 2 Jahre hielt es ihn im Auslande, dann zog es ihn mit Gewalt nach Deutschland zurück, trotzdem ihm durch die Rückkehr dorthin anfangs bedeutende Opfer auferlegt wurden.

Alle, die mit und unter dem Verstorbenen gewirkt haben, werden demselben ein ehrendes Andenken bewahren.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Gestern Abend verschied nach langen schweren Leiden unser treuer Mitarbeiter, der

Geheime Finanzrath Behrens.

Der Oldenburgischen Staatseisenbahn-Verwaltung hat er vom ersten Anbeginn an 27 Jahre lang seine ganze Kraft gewidmet, bis schwere Krankheit ihn darniederwarf. Die Zuverlässigkeit und Reinheit seines Charakters, die Güte und Milde seines Wesens sichern ihm bei Allen, die mit ihm wirkten, ein bleibendes warmes Andenken.

Oldenburg, den 11. Mai 1894. (1149)

Der Präsident, die Mitglieder und die Oberbeamten der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion.

Am gestrigen Tage ist nach längerem Leiden Herr

Oberbau- und Geheime Regierungsrath Früh

aus diesem Leben abgerufen worden.

Der Königlichen Eisenbahndirektion hierselbst seit einer langen Reihe von Jahren mit einer kurzen Unterbrechung angehörig, war uns der Verstorbene vermöge seiner hervorragenden Begabung und seiner unermüdlichen Pflichttreue ein ebenso hochgeschätzter Mitarbeiter wie ihn seine freundliche, milde Gesinnung zu einem überaus werthen Kollegen und wohlwollenden Vorgesetzten machte.

Wir betrauern deshalb auf das Tiefste seinen Heimgang und werden ihm allezeit ein ehrendes Andenken bewahren.

Hannover, den 15. Mai 1894. (1150)

Der Präsident, die Mitglieder und die Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband. Im Tarifheft I B (Verkehr mit der Mittel- u Westschweiz) ist der Stationsname „Scherzligen" in „Thun-See" und der Stationsname „Thun" in „Thun-Bahnhof" geändert worden.

Karlsruhe, den 12. Mai 1894. (1151)
Generaldirektion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Im Tarif für den Güterverkehr Waldshut-Mittel- und Westschweiz vom 1. April 1893 ist der Stationsname „Scherzligen (Thun-See)" in „Thun-See" geändert worden.

Karlsruhe, den 13. Mai 1894. (1152)
Generaldirektion.

3. Güterverkehr.

Getreideverkehr von Russland nach Danzig und Neufahrwasser. In dem vom 1/13. August 1893 gültigen Tarif treten für die vom 24. Juni cr. ab die Grenze überschreitenden Sendungen folgende Erhöhungen ein: Von Stationen der Südwestbahnen theilweise um 5—18 Kopek, von Stationen der Kiew-Woroneshbahn theilweise um 5—15 Kopek, von Stationen der Polässischen Bahn theilweise um 9—36 Kopek, von den Stationen Negoreloje bis Schabinka der Moskau-Brestbahn um 36—81 Kopek pro Wagen mit 10 000 kg. Genaue Auskunft über die von den einzelnen Stationen eintretenden Erhöhungen wird von unserer Betriebskontrole und den betheiligten Deutschen Güter-Abfertigungsstellen ertheilt.

Danzig, am 14. Mai 1894. (1153J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr tritt mit dem 1. Juni d. J. der Nachtrag XIV in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für den bei der diesseitigen Station Brzezinka gelegenen Marthaschacht der Karlssegengrube, ermässigte Frachtsätze für Station Rajnochowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und anderweite Bedingungen für die Anwendung des Tarifes. Druckabzüge können von unseren betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 11. Mai 1894. (1154)
Königliche Eisenbahndirektion

Altdamm-Colberger Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt zu unserem Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1893 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält eine Berichtigung der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif, einen Ausnahmetarif für Düngekalk auf Entfernungen über 50 km und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 4 für Düngemittel etc.

Druckexemplare des Nachtrages sind auf unseren Stationen und bei unserer Verkehrskontrole in Stettin zu haben.

Stettin, den 9. Mai 1894. (1155)
Direktion.

Am 15. Mai 1894 tritt im Binnenverkehr des Bezirks Bromberg für Siedesalz in Mengen von mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen ab Inowrazlaw nach Ragnit und Pillkallen ein ermässigter Ausnahmesatz mit 0,82 ℳ für 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 8. Mai 1894. (1156)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Gütertarifen für den Binnenverkehr des Bezirks Hannover, ferner für die Staatsbahnverkehre Hannover-Altona, Breslau, Elberfeld, Erfurt, Köln (rechtsrh.), Köln (linksrh.) sowie Oldenburg-Hannover, Altona, Breslau und Erfurt und für den Westdeutschen, Niederdeutschen und Norddeutschen Verband auf Entfernungen von mehr als 200 km in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate werden, auch soweit an denselben Privatbahnen und nichtpreussische Staatsbahnen betheiligt sind, zum 1. August 1894 aufgehoben.

Hannover, den 9. Mai 1894. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Der am 1. September 1891 in Kraft getretene, durch Nachtrag VIII zum Gütertarif Elberfeld-Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen vom 1. Oktober 1889 eingeführte Ausnahmetarif 16 für Getreide aller Art und Mühlenfabrikate wird zum 1. August d. J. aufgehoben.

Elberfeld, den 8. Mai 1894. (1158)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.) Theil VI Heft Nr. 2 vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird zu vorstehendem Tarif ein Anhang ausgegeben.

Derselbe enthält Kursdifferenzen, welche eine Ermässigung der bisherigen Frachtsätze herbeiführen.

Abdrücke dieses Anhanges sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu erhalten

München, im Mai 1894. (1159)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Breslau-Sächsischer Verkehr. Am 15. Mai d. J. tritt zu dem vom 1. August 1891 ab gültigen Breslau-Sächsischen Gütertarife ein Nachtrag VII in Kraft. Derselbe enthält eine Aenderung der besonderen Tarifvorschriften; Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Engelsdorf der Sächsischen Staatseisenbahnen; ermässigte Frachtsätze bezw. Entfernungen für die Stationen Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn, Wansen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und zum Theil für die Stationen Böhla, Naundorf bei Dresden, Weinböhla der Sächsischen Staatseisenbahnen; Aenderungen und Erweiterungen der Ausnahmetarife 6 a, 8 und 11 für Eisenerze etc. zum Hochofenbetriebe, für Garne aller Art etc. und für Düngemittel; Einführung des Kali- und Düngekalktarifs; Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs; Aufhebung der Ausnahmetarife 10 und 13 für Getreide aller Art usw. bezw. für Malz mit Gültigkeit vom 1. August d. J. Die für den Verkehr zwischen den Stationen Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn und Wansen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und den Stationen Gera (Reuss), Grosszschocher, Kamenz i. S., Leipzig II (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen andererseits eingeführten ermässigten Entfernungen gelten auch für den Verkehr mit den gleichnamigen Mitbewerbsstationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 7. Mai 1894. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit heutigem Tage wird die Station Altona des Eisenbahn-Direktionsbezirks gleichen Namens mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den mit Gültigkeit vom 1. Januar 1893 zur Einführung gekommenen Tarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen Stationen nach a) Alexandrowo, b) Thorn, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, c) Mlawa, Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, zur Weiterbeförderung nach Stationen der Warschau-Wiener Eisenbahn bezw. der Weichselbahn und deren Hinterbahnen aufgenommen

Tarifkilometer	Von Altona nach	Frachtsätze für 100 kg in Mark.													
		Stückgut			Wagenladungen										
		Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarife für die in den besonderen Tarifvorschriften genannten Waaren				
					A 1	B	A 2	I	II	III	1. Alaun usw.	2. Baumwolle	3. Bleiweiss usw.	6.* Felle, Häute, Kaffee, Petroleum	7. Heringe
697	Alexandrowo trans.	15,54	7,77	5,68	4,77	4,24	3,55	3,20	2,50	1,59	2.50	1,25	3,20	3,57	2,65
678	Thorn trans. . . .	—	7,46	5,42	4,54	4,08	—	3,05	2,37	1,48	—	—	—	—	—
814	Mlawa trans. . . .	18,10	9,05	6,61	5,55	4,94	4,13	3,72	2,91	1,85	2,91	—	3,72	4,15	3,08

Bromberg, den 10. Mai 1894. (1161)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Der allgemeine (Staffel-) Ausnahmetarif 2 für Getreide und Mühlenerzeugnisse wird am 1. August 1894 aufgehoben.

Soldin, den 10. Mai 1894. (1162)

Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Breslau. Mit Wirkung vom 15. d. Mts. werden die Stationen Breslau Freib.-Bhf., Kotzenau und Primkenau des Direktionsbezirks Breslau als Empfangstationen in den Ausnahmetarif 4 für Giesserei-Roheisen des vorbezeichneten Verkehrs einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 10. Mai 1894. (1163)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Ablauf des 31. Juli d. J. werden die in den Heften 2, 3 und 5 des vorgenannten Verbands-Gütertarifs für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl (auch Futtermehl) aus Getreide und Hülsenfrüchten unter Ausnahmetarif 5a, sowie die für Kleie unter Ausnahmetarif 5c aufgeführten Frachtsätze aufgehoben. Vom 1. August d. J. an kommen für die vorgenannten Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5b bez. 5d zur Anwendung.

Dresden, den 18. Mai 1894. (1164)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Mit dem 1. August d. J. treten ausser Kraft:

1. die in den Anhängen zu den Tarifheften 1 und 2 vom 1. Juni 1892, ferner die im Nachtrag III vom 1. November 1893 zu Heft 2 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5c für Getreide, Mahlprodukte und Mehl;
2. die am 1. Januar d. J. durch Bekanntmachung vom 30. Dezember v. J. eingeführten Frachtsätze für Malz im Verkehre zwischen einer Anzahl Oesterreichischer Stationen einerseits und Leipzig (Bayer., Berl., Dresdn., Eilenb. und Thür. Bhf.) andererseits.

Vom oben angegebenen Tage an werden lediglich die in den Heften 1 und 2 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 5a (Getreide) angewendet.

Ueber die hierdurch eintretenden Frachterhöhungen ertheilen die betheiligten Verbandsverwaltungen Auskunft.

Dresden, am 18. Mai 1894. (1165)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt zu den Heften 1, 2, 3 und 4 des Gütertarifs für obenbezeichneten Verband je ein Anhang in Kraft.

Abdrücke dieser lediglich Kursunterschiedsbeträge enthaltenden Anhänge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 18. Mai 1894. (1166)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-Ostdeutscher Verbands-Güterverkehr.

a) Am 15. Mai 1894 gelangen Ausnahme-Frachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau für den Verkehr von Stationen der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und von Station Friedland i. Meckl. der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn nach den Stationen Schönholz, Hermsdorf i. d. M. und Birkenwerder des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin zur Einführung.

b) Von demselben Tage ab findet der Ausnahmetarif für Torfstreu und Futtermittel vom 10. September 1893 auch im direkten Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Blankensee-Woldegk-Strasburg der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. Mai 1894. (MG 1167)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Der Artikel „Gipsbausteine" wird vom 15. Mai l. J. ab im Verkehre zwischen Basel Badischer Bahnhof loco einerseits und den Stationen der Mittel- und Westschweizerischen Eisenbahnverwaltungen andererseits zu den Sätzen der Serie I des auf Seite 17 des Tarifs für diesen Verkehr aufgeführten Ausnahmetarifs für Steine, Kies, Sand usw. abgefertigt.

Karlsruhe, den 13. Mai 1894. (1168)

Generaldirektion.

Breslau-Sächsischer Viehverkehr. Am 20. Mai d. J. treten für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Bärwalde und Königsberg N/M. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und Station Bautzen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe dieser Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 10. Mai 1894. (1169)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. und Regensburg Donaulände trans. Der für den vorbezeichneten Verkehr in Geltung befindliche, auf Grund der Staffel gebildete Ausnahmetarif Nr. 7 für Getreide, Kleie und Mühlenfabrikate bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen wird zum 1. August 1894 aufgehoben.

Erfurt, den 1. Mai 1894. (MG1170)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt a/M.- bezw. Hannover-Oberhessischer Güterverkehr. Der in den vorbezeichneten Verkehren auf Entfernungen von mehr als 200 km in Geltung befindliche (Staffel-) Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate wird zum 1. August d. J. aufgehoben.

Giessen, den 12. Mai 1894. (1171)

Grossh. Direktion der Oberhessischen Eisenbahnen.

Ostpreussische Südbahn-Gesellschaft. In den Ausnahmetarifen I für die Beförderung von Getreide etc. im Preussisch-Russischen und Moskau-Königsberger Verkehr über Grajewo nach Königsberg, Pillau, Memel treten bei den die Grenze vom 24. Juni d. J. n. St. ab überschreitenden Sendungen folgende Erhöhungen ein:

Es werden erhöht die Frachtsätze von den Stationen der Südwestbahnen theilweise um 5—18 Kop., Kiew-Woronesch-Bahn theilweise um 5—15 Kop., Poljesskischen Bahn theilweise um 9—36 Kop., St. Petersburg-Warschauer Bahn, Porjetsche, Grodno, um je 9 Kop., Moskau-Brest-Bahn, Strecke Negoreloje bis Schabinka um 36—81 Kop. für den Wagen mit 10000 kg. Die erhöhten Frachtsätze sind auf den genannten Deutschen Stationen sowie in unserem Tarifbüreau zu erfahren. Vom gleichen Zeitpunkte werden erhöht die Frachtsätze für Ge-

treide etc. nach Pillau und Memel von Tscherkassy Fluss um je 1 Kop., Krementschug Fluss um 15 Kop. bezw. 27 Kop., von Floreschti für Oelsamen nach Pillau um 46 Kop., Memel um 86 Kop. für den Wagen mit 10000 kg.

Die Direktion. (1172 H&V)

Oberschlesisch - Mährisch - Oesterreichisch - Schlesischer Kohlenverkehr. Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Olmütz Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. An Fracht für Sendungen nach dieser Station werden die in dem Tarif für den genannten Verkehr für Station Olmütz Mährisch - Schlesische Centralbahn enthaltenen Frachtsätze zuzüglich 2 kr. für 100 kg erhoben.

Breslau, den 12. Mai 1894. (1173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1 und 2 betr. Mit 31. Juli d. J. kommen die im Nachtrage IX zum Tarifheft 1 und im Nachtrage XI zum Tarifheft 2 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifes 24 für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Malz zur Aufhebung. Nach diesem Zeitpunkte hat die Frachtberechnung wiederum nach den höheren Sätzen des allgemeinen Tarifes zu erfolgen.

Dresden, am 9. Mai 1894. (1174)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Hamburg - Mecklenburgischer Eisenbahnverband. Der im Gütertarif vom 1. Oktober 1890 bestehende Ausnahmetarif 8 für Getreide und Mühlenfabrikate wird zum 1. August 1894 aufgehoben.

Schwerin, den 10. Mai 1894. (1175)
Grossherzogliche Generaldirektion
der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. August 1894 gelangen im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande, Theil II, Heft 2 Ausnahmetarif für Getreide und Kleie etc. folgende Frachtsätze zur Aufhebung:

1. Die für Getreide, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate im Abschnitt A Seite 26-304 unter **b** enthaltenen Frachtsätze.
   An deren Stelle treten die unter **a** aufgeführten Sätze.
2. Die für Kleie etc. im Abschnitt B Seite 308-349 unter **d** vorgesehenen Frachtsätze, insoweit dieselben niedriger sind als die unter **c** enthaltenen.
   An deren Stelle treten die unter **c** aufgeführten Frachtsätze.

Breslau, den 17. Mai 1894. (1176)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güter - Verkehr. (Theil VI Heft Nr. 1). Ab 1. Juni 1894 gelangt zu dem vom 1. Januar 1894 an gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst, frischem und getrockneten, in Ladungen von 10000 kg zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen, sowie der K. K. priv. Südbahngesellschaft (Oesterr. Linien) einerseits und Stationen der K. Württemb. Staatsbahnen, der Grossh. Badisch. Staatsbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Main-Neckarbahn, der K. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. und der K. Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln andererseits ein Anhang, enthaltend Kursdifferenzen, zur Einführung, welcher Ermässigungen der bestehenden Frachtsätze mit sich bringt.

Abdrücke dieses Anhanges werden von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich abgegeben.

München, im Mai 1894. (1177)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Die Stationen Peine, Wittenberge und Lauterburg werden zum 20. d. Mts. in den Ausnahmetarif 21 des Westdeutschen Verbandes für Mineralöl-Rückstände einbezogen.

Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfragen.

Hannover, den 15. Mai 1894. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. wird die Station Rath des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) in die Ausnahmetarife Nr. 8 und 12 (Eisen und Stahl etc.) der Tarifabtheilungen A, F und G mit den für Düsseldorf-Grafenberg bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Köln, den 13. Mai 1894. (1179)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch - Westösterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. d. Mts. treten für den Verkehr zwischen Hetzdorf b. Oederan einerseits und Wien (K. F. N. B., Oe. N. W. B., Oe. U. St. E. G., K. F. J. B., K. E. B., Lagerhaus, Praterquai, Donauquaibhf.), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Stadlau, Nussdorf, Klosterneuburg-Weidling und Plass andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 12. Mai 1894. (1180)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken - Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. (Theil II, Heft Nr. 3 des Süddeutschen Verbands-Gütertarifs, Verkehr zwischen Deutschen Bahnen.) Der im Nachtrag II vom 1. April 1893 Seite 18/19 vorgesehene Ausnahmetarif Nr. 5 mit Frachtsätzen für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie tritt mit 1. August 1894 ohne Ersatz ausser Kraft.

München, im Mai 1894. (1181)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Der im Gütertarif für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn vom 1. Januar 1893 vorgesehene Ausnahmetarif 8 für Getreide, Mühlenfabrikate usw. wird vom 1. August d. J. ab ausser Geltung gesetzt. Die Beförderung dieser Artikel erfolgt fernerhin wieder zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs I.

Strassburg, den 10. Mai 1894. (1182)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Staatsbahntarif (Berlin-Breslau.) Am **15. Mai d. J.** erscheint ein Nachtrag VI zum Staatsbahntarif Berlin-Breslau.

Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen:

1. von der Aufsichtsbehörde genehmigte Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung;
2. Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Cassebohm, Gross - Wubiser, Podejuch, Toitz - Rustow und Zerrenthin des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin;
3. Abgekürzte Entfernungen infolge Eröffnung der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisenbahn;
4. Abgekürzte Entfernungen infolge Eröffnung der Strecke Strehlen-Glambach im Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau sowie anderweite Entfernungen für Zabikowo;
5. Ausnahmesätze für zum Hochofenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. von Rummelsburg Rangirbahnhof und Heiligensee-Güterstation nach Oberschlesien sowie Ausdehnung des Ausnahmetarifs 19 D auf eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinöl-Fabrikation.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,30 ℳ zu haben.

Breslau, am 9. Mai 1894. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband. Am 15. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Petroleumnaphta (Benzin aus Petroleum destillirt) bei Aufgabe von 10000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen folgende Ausnahmefrachtsätze zur Einführung:

nach	von Oderberg für 100 kg ℳ
Doos	2,00
München C. B.	2,00
München O. B.	1,94
München S. B.	1,97

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Leitungsvorschriften Heft D, jedoch mit der Maassgabe, dass hinsichtlich der Sendungen von Oderberg nach Doos an Stelle der Route Zellerndorf - Sigmundsherberg - Horn-Pilsen-Eger jeweils die Route Zellerndorf - Sigmundsherberg - Horn - Klattau-Taus-Furth i. W. in Betracht kommt.

München, den 5. Mai 1894. (1184)
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Die unterm 10. Januar d. J. für den Verkehr der Stationen Voitersreuth, Franzensbad und Eger unter einander für die Beförderung von Futtermitteln usw., sowie von Holzwolle, Torf- und Waldstreu auf die Zeit vom 15. Januar bis Ende April 1894 bekannt gemachten Frachtvergünstigungen bleiben noch bis Ende Juni d. J. in Kraft. Eine Verlängerung der Gültigkeitszeit der gleichzeitig für die Beförderung von Düngemitteln veröffentlichten Frachtvergünstigung tritt nicht ein.

Dresden, am 9. Mai 1894. (1185)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Gemeinschaftlicher Viehverkehr der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Erfurt und anschliessenden Privatbahnen. Die Bestimmung zu d auf Seite 27 des Tarifs für den oben bezeichneten Verkehr erhält mit Gültigkeit ab 15. Mai d. J. folgenden Wortlaut:

„Für Viehsendungen, welche auf der im Direktionsbezirk Bromberg belegenen Viehladestelle Rummelsburg ver- oder entladen werden, kommen die für Berlin Ostbahnhof geltenden Tarifsätze zur Erhebung.“

Erfurt, den 7. Mai 1894. (1186MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Steinkohlen-Verkehr von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks aus dem Waldenburger und Neuroder Grubenrevier im Binnenverkehr des diesseitigen Bezirks an Stelle des Tarifs vom 1. September 1884 und der vom 1. November 1886 ab gültigen zweiten Auflage desselben ein neuer Tarif in Kraft. Derselbe enthält zumeist die bisherigen Frachtsätze, in einzelnen Stationsverbindungen jedoch neben Ermässigungen auch geringe Erhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Juli d. J. Neu aufgenommen in den Tarif sind u. a. die Stationen Gross-Wubiser und Zerrenthin, sowie die Stationen Ahlbeck und Heringsdorf der Neubaulinie Swinemünde-Heringsdorf. Die Frachtsätze der beiden letzteren Stationen haben erst vom Tage der Betriebseröffnung derselben für den Wagenladungsverkehr ab Gültigkeit. Die theilweise um geringe Beträge ermässigten Frachtsätze für Station Zittau des diesseitigen Bezirks finden für Sendungen nach der Schmalspurbahn Zittau-Markersdorf auch im Verkehr mit Station Zittau (trans.) der Sächsischen Staatsbahn Anwendung. Druckabzüge des Tarifs sind zum Preise von 50 ₰ für das Stück durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 9. Mai 1894. (1187MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Verkehre Hannover bezw. Oldenburg-Breslau. Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. kommen zu den Gütertarifen für die obenbezeichneten Verkehre die Nachträge 12 bezw. 11 zur Einführung, welche u. a. ermässigte Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn und Wansen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie neue Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen nach den Stationen Bremen (Hauptbhf.) und Freibezirk, Bremerhaven / Geestemünde (Freihafen- und Zollinlandsbhf.), Cuxhaven, Harburg H., Harburg U. E. und Vegesack (Grohn) des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover enthalten. Letztere treten jedoch erst am 1. Juni d. J. in Kraft.

Die Nachträge sind von den betheiligten Güterabfertigungen zu beziehen.

Hannover, den 10. Mai 1894. (1188)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Westösterr.-Ungar. Seehafenverband. An Stelle des Tarifs vom 1. August 1893 nebst Nachtrag tritt am 1. Juni 1894 eine Neuauflage in Kraft. Dieselbe enthält neben einzelnen Ermässigungen und Erweiterungen auch Erhöhungen (für Getreide, Hülsenfrüchte usw.), letztere mit Gültigkeit vom 1. August 1894.

Abdrücke sind zum Preise von 30 ₰ (40 Heller) durch die Verbandsstationen und die Auskunftsbüreaus in Berlin (Bahnhof Alexanderplatz) und in Wien (Johannesgasse) zu beziehen.

Berlin, den 16. Mai 1894. (1189MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Aufhebung der Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate sowie Kleie. Die in den Güterverkehren Köln (rechtsrheinisch) etc.-Altona, -Bromberg, -Erfurt, -Magdeburg und -Oberhessen, im Rheinischen Nachbar-, Brölthaler Nachbar-, Rheinisch-Niederdeutschen und Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verkehre seit dem 1. September 1891 auf Entfernungen von mehr als 200 km eingeführten Ausnahme-(Staffel-) Tarife für Getreide- und Mühlenfabrikate werden für den ganzen Umfang der genannten Verkehre am 1. August d. J. aufgehoben und kommen von diesem Tage ab die höheren Sätze der regelmässigen Tarifklassen (Spezialtarif I bezw. II) zur Anwendung.

Köln, den 15. Mai 1894. (1190)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4, Theil III, Heft 1, 2 und 3. Mit dem 1. August l. J. gelangen die in dem obenbezeichneten Tarife enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 a für Getreide etc. (bezw. Nr. 1 im Theil III, Heft 3) und des Ausnahmetarifes Nr. 1 c für Kleie zur Aufhebung. Soweit direkte Frachtsätze für Oelsaaten und Oelkuchen in den genannten Tarifheften vorgesehen sind, gelten vom gedachten Tage ab die Sätze des Ausnahmetarifes Nr. 1 b (Oelsaaten) auch für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte, sowie diejenigen des Ausnahmetarifes Nr. 1 d (Oelkuchen) auch für Kleie.

Breslau, den 16. Mai 1894. (1191)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten Anhänge zu den Nachträgen I und II der Hefte 1 und 2 des obengenannten Verbands-Gütertarifs in Kraft. Abdrücke der lediglich Kursunterschiedsbeträge enthaltenden Anhänge können durch die Verbandsstationen bezogen werden.

Dresden, am 18. Mai 1894. (1192)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Frachtermässigung. Für Transporte von Phönix-Waschlauge ab Trient (Trento) nach Prag (B. W. B.), Prag-Bubna (B. E. B.), Prag-Sandthor (B. E. B.), Prag-Smichow (B. E. B.) und Prag K. F. J. B. (K. K. Oe. St. B.) gelangt mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1894 ein ermässigter Frachtsatz von

475 Hellern

per 100 kg bei Aufgabe beliebiger Quantitäten im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, den 10. Mai 1894. (1193)
Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung eines neuen Tarifnachtrages. Am 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag VII zu dem vom 1. Januar 1893 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil II, des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes in Kraft, durch welchen die sämmtlichen, im genannten Anhange und in den zugehörigen Nachträgen I bis VI enthaltenen Frachtsätze für die regulären Güterklassen und für die Ausnahmetarife I und II, sowie einige Frachtsätze für einzelne Artikel aufgehoben werden.

Exemplare des neuen Nachtrages werden bei der gefertigten Generaldirektion, sowie bei den übrigen Verbandsverwaltungen gratis erhältlich sein.

Der Ersatz für die aufgehobenen Frachtsätze wird mit 1. Juli 1894 mittels neuer Klassenguttarife des Nordwestböhmischen Eisenbahnverbandes geschaffen werden.

Prag, am 14. Mai 1894. (1194)
Die Generaldirektion der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Eichenholzextrakt und Fichtenholzextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Mitrovicz-Szavapart .	255 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Mitrovicz-Szavapart .	250 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Mitrovicz-Szavapart .	302 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. Mai 1894. (1195)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Luzec	59 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Luzec	50 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Luzec	95 ₰
Nach Riesa-Elbkai von Luzec	119 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg, sind jedoch noch um die tarifsmässige Kursdifferenz zu kürzen.

Wien, am 10. Mai 1894. (1196)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. Einführung des Nachtrages III zum Lokaltarife Theil II,

Heft 1 und 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Linie der Unterkrainer Bahnen von Grosslupp nach Rudolfswerth-Strascha) gelangen zum Lokal-Gütertarife (Neuauflage vom 1. Januar 1894)

ein Nachtrag III zum Theile II, Heft 1,

ein Nachtrag III zum Theile II, Heft 2

zur Einführung.

Der Nachtrag III zum Tarif Theil II, Heft 1 enthält den Tarif und Kilometerzeiger für die Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach-Grosslupp-Rudolfswerth-Strascha und Linie Grosslupp-Gottschee), ferner Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Der im Tarif Theil II, Heft 1, Abschnitt E, VIII sub 21 enthaltene Tarif und Kilometerzeiger für die Unterkrainer Bahnen (Linie Laibach-Grosslupp-Gottschee) wird hierdurch ausser Wirksamkeit gesetzt.

Der Nachtrag III zum Tarif Theil II, Heft 2 enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare der genannten Nachträge sind bei der K. K. Generaldirektion gegen Erlag von 20 kr. für das Heft 1 und von 5 kr. für das Heft 2 erhältlich.

Wien, am 11. Mai 1894. (1197)

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Herausgabe des Nachtrages II zum Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. des Hauptbahnnetzes der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.) Mit 1. Juni 1894 tritt zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Tarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgütertransport etc. auf dem Hauptbahnnetze der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält vornehmlich Aenderungen bezw. Ergänzungen der im Haupttarife aufgenommenen Ausnahmetarife.

Exemplare dieses Nachtrages können zum Preise von 5 kr. pro Stück bei der Direktion und in den grösseren Stationen der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 12. Mai 1894. (1198)

Süddeutsche Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Am 1. Juni d. J. tritt auf den Schifffahrtslinien der Süddeutschen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft ein neuer Tarif für den Güterverkehr in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. März 1888 sammt allen Nachträgen ausser Kraft gesetzt wird.

Der Tarif kann zum Preise von 1 Krone oder 85 ₰ von der Betriebsdirektion in Wien oder von den Agentien in Budapest, Deggendorf und Wien (Donau-Kaibahnhof) bezogen werden.

Deggendorf und Wien, den 18. Mai 1894.
Betriebsdirektion (1199)
der Südd. Donau-Dampfschifff.-Gesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck im **Linksrheinisch-Niederländischen Nachbarverkehre** über Venlo, Nymegen, Zevenaar und Winterswyk in Kraft, wodurch der bisherige bezügliche Tarif vom 1. Oktober 1891 aufgehoben wird. Die neuen Tarifsätze erleiden zum Theil unbedeutende Vertheuerungen, zum Theil ermässigen sich dieselben. Der neue Tarif kann auf den

Personen- u. Gepäckverkehr Forts. S. V.

5. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1893.

Aktiva.

		M.	M.
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	—	98 513 191,03
II	Bahnbaukonto der Maximiliansbahn	—	29 726 831,73
III	Bahnbaukonto der Nordbahnen	—	48 504 195,03
IV	Klingthalbahn	—	465 903,40
V	Lokalbahnen der Nordbahnen im Bau	—	386 533,05
VI	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	272 472,79	
	Wechselkonto	54 221,21	
	Guthaben bei Banquiers	5 481 339,77	
	„ für Frachten	796 553,99	
	„ aus Verkehrsabrechnungen	961 796,25	
	„ für Bauvorschüsse etc.	54 732,82	7 621 116,83
VII	Materialvorräthe	—	1 370 048,48
VIII	Diverse Ausstände	—	62 828,42
IX	Passivreste des Betriebes	—	17 720 961,90
			204 371 609,87

Passiva.

		M.	M.	M.
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital	—	—	19 992 342,86
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	—	69 687 910,26
	Amortisation bis inkl. 1892	10 194 233,06		
	Amortisation pro 1893	776 157,45		
		10 970 390,51	—	10 970 390,51
				100 650 643,63
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	18 319 700,—	
	Amortisation bis inkl. 1892	1 620 914,48	} 1 782 414,48	
	Amortisation pro 1893	161 500,—		31 716 400,19
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abzügl. der Amortisation	—	27 911 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1892	2 809 414,32	} 3 090 414,32	
	Amortisation pro 1893	281 000,—		49 670 485,75
	Demnach Amortisation pro 1893:			
	Ludwigsbahn . . . . M. 776 157,45			
	Maximiliansbahn . . . „ 161 500.—			
	Nordbahnen . . . . . „ 281 000,—			
	Summa M. 1 218 657,45			
	Total	15 843 219,31		
IV	Versicherungs- (Erneuerungs-) Fonds	—	—	604 825,16
V	Diverse Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc.	—	1 339 894,36	
	rückständige konvertirte Prioritätsobligationen etc.	—	5 711,23	1 345 605,59
VI	Rückständige Dividende:			
	der Ludwigsbahn	—	19 449,03	
	„ Maximiliansbahn	—	18 899,54	
	„ Nordbahnen	—	2 501,85	40 850,42
VII	Baarkautionen	—	—	82 465,—
VIII	Krankenkassen	—	—	27 060,05
IX	Reservefonds	—	—	566 278,97
X	Reserve zur Verfügung der Verwaltung	—	—	128 697,67
XI	Staatszinszuschüsse	—	—	17 720 961,90
XII	Saldo der Betriebsrechnung pro 1893	—	—	1 817 335,54
				204 371 609,87

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1893.

Soll.

	M.	M.
An Betriebsausgaben:		
Allgemeine Verwaltung	1 204 525,92	
Bahnverwaltung	3 275 665,50	
Transportverwaltung	8 893 216,64	13 373 408,06
„ Verzinsung des Prioritätskapitals	—	4 609 357,19
„ Amortisation des Prioritätskapitals	—	1 218 657,45
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 064 638,94
„ Aktivrest des Betriebs pro 1893	—	1 817 335,54
		23 083 397,18

Haben.

	M.	M.
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	5 147 336,82	
Gütertransporte	12 637 708,02	
Kohlentransporte	3 363 990,89	
Sonstige Einnahmen	1 934 361,45	23 083 397,18

Infolge Beschlusses der Generalversammlung vom 10. Mai d. J. ist der Aktivrest des Betriebes pro 1893 wie folgt zu verwenden:

1. für garantirte Präzipuen der Ludwigs- und Maximiliansbahn ℳ 1 115 532,98
2. auf Erstattung der geleisteten Staatszinszuschüsse gemäss Ziff. IV c. der Fusionsgrundlagen die Hälfte von ℳ 701 802,56 „ 350 901,28
3. Zur Vertheilung einer Superdividende von $^2/_3$ % = 5,71 ℳ pro Aktie . . . . „ 334 880,08
4. Zur Verfügung der Verwaltung in Reserve zu stellen . . . „ 16 021,20

Summa ℳ 1 817 335,54

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (ausser den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. 4$^1/_2$ %) als Dividende für das Jahr 1893 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn	pro Aktie	5$^2/_3$ %	= 48,57 ℳ,
„ „ „ Maximiliansbahn	„ „	1$^2/_3$ „	= 14,28 „
und „ „ „ Nordbahnen	„ „	$^2/_3$ „	= 5,71 „

gegen Einlieferung der Dividendenkoupons pro 1893.

Diese Dividenden können sofort bei der Direktions-Hauptkasse in Ludwigshafen a/Rhein sowie bei den auf der Rückseite der Coupons bezeichneten Bankhäusern bezogen werden.

Ludwigshafen a/Rh., 10. Mai 1894.

Die Direktion: v. Lavale. (1200)

Personen- u. Gepäckverkehr Fortsetzung.

betheiligten Stationen eingesehen werden. Die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zur Einführung des neuen Tarifs ist ertheilt.

Köln, den 10. Mai 1894. (1201)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), zugleich namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Mit dem 15. d. Mts. tritt der Nachtrag IX zu dem diesseitigen Theil II des **Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifes** in Kraft. Derselbe enthält besondere Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinischen), sowie für den Verkehr von denselben nach den Stationen der übrigen Preussischen Staatseisenbahnen.

Der Nachtrag, dessen Einführung von der Aufsichtsbehörde genehmigt ist, liegt auf den diesseitigen Stationen zur Einsicht offen.

Köln, den 14. Mai 1894. (1202)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

6. Generalversammlungen.

Die 24. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Dienstag, den 19. Juni d. J., Mittags 12 Uhr,

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn - Betriebsamts in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1893/94,
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Neuwahl für vier durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 11. Mai 1894. (1203)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens des Aufsichtsrathes der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Die Lieferung verschiedener für die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen erforderlichen Materialien und Vorrathsstücke soll vergeben werden, als:

1. Verkleidungsschrauben, blanke, Schliessen (Splinte),
2. Muttern, rohe, Schrauben, rohe und blanke, Unterlegscheiben,
3. Scheibenfedern für Lokomotiven, Haltetafeln, gusseis., Kontrolnummertafeln, emaillirte, Schlagloth,
4. Schaufeln, verschiedene, Beisszangen, Bohrwinden, Kothkratzen,
5. Sackkarren, eiserne, Feilkloben, Schnitzmesser, Feuerhaken, Dochtscheeren, Bügelsägen, Steinkrellen, Wagenschlüssel,
6. Messing- und Rothgusstheile, bearbeitet,
7. Gaslaternen, Weichenlaternen, Strecken- und Güterbodenlaternen, Wandlampen,
8. Wasserstandslaternen, Schaffner- und Gitterhandlaternen, Hängelampen, Lampenbrenner,
9. verschiedene Klempnerartikel aus Weiss-, Zink- und Eisenblech,
10. Terpentinöl, Putzöl, Leinölfirniss, Talg, Wasserglas, Spiritus, denaturirt,
11. Sprossenleitern, Schrotleitern, Sägeböcke, Hackstöcke, Druckbäume,
12. Presskohlen, chemisch präparirt, Holzkohlen, buchene und
13. Steinschlägerbrillen.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen hierzu sind unter genauer Angabe der Materialien, welche zum Angebot gelangen sollen, gegen postgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für jede Einzelnummer (einschl. Zustellungsgebühr) von unserer

Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz

zu beziehen.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

31. Mai 1894, Abends 6 Uhr,

an dieselbe Stelle einzureichen.

Chemnitz, den 12. Mai 1894. (1204)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Für die diesseitigen Werkstätten ist die Lieferung von

1. Walzeisen,
2. Winkeleisen,
3. Flusseisenblechen,
4. Rundkupfer, Kupferdraht, Rundmessing, Messingdraht,
5. Kupferblech, Messingblech und Kupferrohr

zu vergeben.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum

9. Juni 1894

an die Magazin-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen hier postgeldfrei einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen hierzu nebst Angebotsbogen sind von derselben Stelle gegen Erlegung von 20 ₰ (eventl. in Briefmarken) für das Exemplar jeder einzelnen Nummer und 20 ₰ Postgeld zu entnehmen.

Chemnitz, am 17. Mai 1894. (1205)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen.

Main-Neckarbahn. Die Lieferung von ungefähr 5 500 t Lokomotivkohlen für diesseitige Bahn (beste gemischte Förderkohle mit mindestens 50 % Stücken nicht unter Faustgrösse) soll vergeben werden und wird hiermit öffentlich ausgeschrieben. Die Lieferung hat gegen Herbst l. J. zu beginnen. Die hierfür maassgebenden näheren Bedingungen können bei unserem Sekretariate hierselbst eingesehen und von demselben gegen Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben sind mit der Aufschrift: „Lokomotiv-Kohlenlieferung für die Main-Neckarbahn“ bis spätestens Dienstag, den 22. Mai l. J., Vorm. 10 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Zu dieser Zeit wird in unserem Sitzungszimmer hierselbst die Oeffnung der Angebote stattfinden, welcher die Bewerber oder deren Bevollmächtigte beiwohnen dürfen.
Zuschlagsfrist bis 12. Juni l. J.
Darmstadt, den 1. Mai 1894. (12 6)
Direktion der Main-Neckarbahn.

8. Offene Stellen.

Stargard-Cüstriner Eisenbahn. Für unsere Verkehrskontrole wird zum 1. Juni d. J. ein Büreaudiätar gesucht, welcher im gesammten Abfertigungs- und im Güter-Kontroldienst ausgebildet ist.
Schriftliche Meldungen mit Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an die
Direktion in Soldin N/M. (12 7)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen

Für unsere hiesige Güterabfertigungsstelle suchen wir zum möglichst baldigen Eintritt einen
Güterexpedienten,
der auch im Stationsdienst vollständig ausgebildet sein muss. **Gehalt 1200 Mark**, steigend jährlich um **30 Mark bis 1600 Mark**, ausserdem **300 Mark Miethsentschädigung** und **120 Mark Ortszulage**. Als Amtscaution sind 900 Mark in einem Sparkassenbuche oder in Staatspapieren zu hinterlegen. Bewerber müssen schuldenfrei sein.
Altona, den 12. Mai 1894.
Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.
Die Direction.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 39. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Mai 1894.

Inhalt:

Das Eisenbahnwesen auf der Internationalen Ausstellung in Wien.

I.

Die Rotunde, dieses imposante Andenken an die Weltausstellung im Jahre 1873, beherbergt seit den letzten Tagen des vergangenen Monats nach einer verhältnissmässig kurzen Pause neuerlich eine Internationale Ausstellung. Als eine Unternehmung des „Vereins zur Verbreitung landwirthschaftlicher Kenntnisse“ verfolgt diese Ausstellung den Zweck, das Interesse für die wichtigsten und anerkennenswerthen Bestrebungen des genannten Vereins auch in weiteren Kreisen zu erwecken und rege zu erhalten. Weniger umfangreich, sofern nur die räumliche Ausdehnung in Betracht kommt, als ihre Vorgängerinnen an dieser Stelle, tritt sie ihnen doch hinsichtlich der Reichhaltigkeit und der Güte des Gebotenen, wie überhaupt hinsichtlich ihrer gesammten Durchführung ebenbürtig zur Seite; ja gerade in letzterer Beziehung erkennt man deutlich den wohlthätigen Einfluss der Ergebnisse der früheren Expositionen, von denen manche mit übermässigen Erwartungen in Scene gesetzt wurden, um mit einem finanziellen Misserfolge zu enden, unter dem sowohl die Aussteller als auch die Arrangeure zu leiden hatten. Das Ausstellungskomitee des Vereins zur Verbreitung landwirthschaftlicher Kenntnisse hat aus diesen Erfahrungen Nutzen gezogen und die Klippen, an denen das Unternehmen hätte scheitern können, glücklich umschifft. So war es zunächst ein guter Entschluss, die Ausstellung nur auf die Rotunde, ihre Transepte und Höfe zu beschränken und von der Einbeziehung ausgedehnter Plätze und Gartenanlagen, deren Herrichtung, Ausstattung und Erhaltung wesentliche Opfer verursacht, ganz abzusehen; auf jene, die sich in der Ausstellung vor allem unterhalten wollen, ist durch die Anlage eines internationalen Dorfs, in dessen Häusern und Hütten für Speise, Trank und Musik gesorgt ist und das sich rings um den Springbrunnen in der Mitte der Rotunde ausbreitet, entsprechend Rücksicht genommen worden. Es war ein weiterer guter Entschluss, die Dauer der Ausstellung auf die Monate Mai und Juni zu verlegen, während welcher in Wien noch ein regeres Leben herrscht, und ihre Pforten zu schliessen, sobald die grosse Flucht „auf das Land“ beginnt.

Auch der Gegenstand der Ausstellung ist an und für sich ein anziehender und gewinnt speziell für Wien, wo eine ähnliche Exposition noch nicht stattgefunden hat, den Charakter des Neuartigen. Die Ausstellung umfasst nämlich alle Objekte der Volksernährung, der Armeeverpflegung, des Rettungswesens und des Verkehrs. Die Magen- und Wehrfrage spielen die erste Rolle in der Ausstellung, gleich wie sie dieselbe im Leben spielen; für sie hat jedermann Interesse; Gegenstände, welche auf sie Bezug nehmen, können zum mindesten neugieriger Theilnahme stets sicher sein. Man darf den gleichen Ausspruch hinsicht-

lich des Rettungswesens thun; und was schliesslich das Verkehrswesen anbelangt, so begegnen seine Fortschritte ja allenthalben der lebhaftesten Theilnahme, wie es schliesslich in einer Periode, die im Zeichen des Verkehrs steht, nicht anders sein kann. Die einzelnen Abtheilungen sind durchaus sehr reich beschickt und bieten übersichtliche Bilder der bezüglichen neuesten Fortschritte und Bestrebungen. Die Kosthallen des internationalen Dorfs, die Militärausrüstungen, die Militärbacköfen und Herde, die Konkurrenz bäuerlicher Wagen für Armeezwecke, die Feuerwehrausstellungen, die hygienischen und gewerblichen Schutzvorkehrungen, die verschiedenen Eisenbahngegenstände und Schiffsmodelle, die werthvollen Briefmarkensammlungen sind Objekte, auf die sich die allgemeine Theilnahme hauptsächlich konzentrirt und welche das Interesse des Publikums für die Dauer der Exposition ungeschwächt erhalten werden.

Die Abtheilung für Verkehrsmittel wurde von dem Mitgliede des Generalkomitees der Ausstellung, K. K. Regierungsrath Morawitz, einem bekannten Eisenbahnfachmann, in glänzender Weise zusammengestellt. Sie umfasst sieben Gruppen, deren erste, vierte und sechste speziell dem Eisenbahnbau und -Betrieb, sowie den Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln und der Schifffahrt gewidmet sind; die zweite Gruppe betrifft den Verkehr auf Strassengrund und die dritte Gruppe die Transporthilfsmittel für den Handgebrauch und die Reiseutensilien; in die fünfte Gruppe sind die Modelle und Objekte zur Luftschifffahrt eingereiht und der siebenten Gruppe sind alle Erfindungen und Neuheiten auf dem Verkehrsgebiete, sowie alle zur Herstellung von Verkehrsobjekten erforderlichen Maschinen und Werkzeuge zugewiesen. — Ich werde mich in meinen Berichten, entsprechend dem Zwecke dieser Zeitung, selbstverständlich nur mit jenen Gegenständen der Verkehrsmittel-Ausstellung beschäftigen, welche das Eisenbahnwesen betreffen oder mit ihm in näherem Zusammenhange stehen.

Das Entree zu dieser Abtheilung bildet in sinngemässer Weise die Exposition des Internationalen Reisebüreaus Schenker & Cie. in Wien, das gegenwärtig wohl zu den hervorragendsten Unternehmungen dieser Richtung zählt und als Generalunternehmung des Welt-Reisebüreaus Henry Gaze & Sons mit seinen zahlreichen Filialen dem gesammten Reiseverkehr zu Wasser und Land erspriessliche Dienste leistet. Der grosse Werth der Reisebüreaus für die Förderung des Personenverkehrs kann nicht bestritten werden; er kommt den Reisenden, wie den Verkehrsunternehmungen zu gute. Die Erkenntniss dieser Thatsache dringt auch hier wie dort in immer weitere Kreise. Das genannte Reisebüreau erfreut sich der lebhaftesten Theilnahme der Reisenden, wie der Verwaltungen der Eisenbahnen und Schifffahrtsgesellschaften; es mag als ein Beweis hierfür gelten, dass von demselben im Jahre 1893 Fahrkarten um den Betrag von 3 000 000 fl. verkauft wurden. Die Reisebüreaus tragen eben in hohem Grade zur Erleichterung und Verbilligung der Reisen bei. Der Reiselustige erhält über die geeigneten Wege, die er einzuschlagen hat, über alles Sehenswerthe unentgeltlich Aufschluss, die Fahrkarten werden ihm für die ganze Reise ohne Aufschlagszahlung besorgt, er bezieht Anweisungen auf Hotels, in denen er billig und gut wohnen und sich verköstigen kann; er wird mit einem Versicherungsbillet gegen Reiseunfälle ausgestattet usw. Auf solche Weise lassen sich die Kosten einer Reise im vorhinein genau berechnen und festsetzen und ist der Reisende vor den vielen kleinen Plackereien und Unannehmlichkeiten sicher, die einer Reise oft einen sehr bitteren Beigeschmack verleihen können. Auch die Veranstaltung von Gesellschaftsreisen und Exkursionen dient wesentlich zur Hebung des Verkehrs. Das Büreau Schenker & Cie. hat u. a. im vergangenen Jahre solche Gesellschaftsreisen nach Chicago veranstaltet und aus diesem Anlasse auch einen „Führer" zur Reise dahin herausgegeben, der sich durch seine elegante Ausstattung und durch seinen reichen Inhalt auszeichnet; er orientirt über alle Fragen, die ein Reisender zu stellen vermag, über die Einrichtungen der Eisenbahnen und Schiffe, soweit sie den Passagier interessiren, über Fahrpreise, Hotels, Sehenswürdigkeiten, über die verschiedenen Ausflüge durch Nordamerika, über geschichtliche Daten usw. Auch die Prospekte für die Nilexkursionen und für die Spezialausflüge in Griechenland, welche das erwähnte Büreau veranstaltet, wären neben den von ihm herausgegebenen und im Jahre öfters erscheinenden Reisebulletins zu erwähnen.

Besonders interessant ist die von Schenker & Cie. exponirte Sammlung illustrirter Eisenbahn- und Schifffahrtsplakate, die in mehr als 500 Nummern die Expositionsräume der Verkehrsabtheilung schmücken. Die glückliche Idee, durch farbenprächtige Plakate die Aufmerksamkeit des Publikums auf bestimmte Verkehrswege zu lenken, ist von England und Amerika ausgegangen, hat in der Schweiz und in Frankreich rasch Verbreitung gefunden und wird seit einigen Jahren auch in Deutschland und Oesterreich praktisch verwerthet. Man findet unter diesen Plakaten manches wirklich künstlerisch ausgeführte Landschaftsbild, das wohl geeignet ist, in dem Betrachter die Sehnsucht nach einer Reise in die dargestellte Gegend wachzurufen. In der maritimen Abtheilung haben die Bilder grösserer Hafenplätze Unterkunft gefunden; hier ist auch eine grosse Weltkarte ausgestellt, auf welcher der Norddeutsche Lloyd täglich den jeweiligen vermuthlichen Standort seiner Schiffe auf den verschiedenen Meeren anzeigt. Ausser der Plakatensammlung hat die Firma Schenker & Cie. auch eine sehenswerthe Sammlung von Handbüchern für Eisenbahnen und Schifffahrten exponirt. Hier sind besonders die Belgischen Staatsbahnen und die Great Eastern-Eisenbahn als Vermittler des Verkehrs zwischen England und dem Europäischen Festlande und neben ihnen die Amerikanischen Eisenbahnen, welche für diese Art der Reklame grosse Summen verausgaben und dem Publikum illustrirte Fahrordnungsbücher unentgeltlich verabfolgen, reich vertreten. — Im Anschlusse hieran hat F. L. Grieszelich aus Wien mehrere sehr hübsch und praktisch ausgeführte Tabellen und Graphikons ausgestellt, die in übersichtlicher Weise über den Fremdenverkehr in Wien, Berlin und Budapest Aufschluss geben und als ein schätzenswerther Beitrag zur Entwickelung der Gesetze des grossstädtischen Fremdenverkehrs zu bezeichnen sind. Es wäre wünschenswerth, dass sie vervielfältigt und auf solche Art überhaupt einem eingehenderen Studium, als dies in der Rotunde möglich ist, zugänglich gemacht würden.

Die Sammlung der Plakate und Fahrordnungen verlassend, betreten wir ein Transept der Rotunde, in welchem auf zwei langen Geleisen eine Reihe von Fahrbetriebsmitteln exponirt ist: Wagen, Lokomotiven, Schneepflüge usw. Neben den Fachleuten drängt sich hier stets ein schaulustiges und zum Theil auch wissbegieriges Publikum heran; es kommt in diesem Falle vielfach auch ein gewisses persönliches Interesse in Betracht — sei es nun jenes des Geschäftsmannes, welchen die verschiedenen Transportwagen anziehen, oder des Reisenden, der über die Ausstattung der Personenwagen sich ein kritisches Urtheil erlauben darf, oder auch des Arztes, der mit prüfendem Auge die Hilfs- und Sanitätswagen durchschreitet. Hier bekundet sich wieder die glückliche Hand des Arrangeurs, der stets darauf bedacht war, nicht allein die kleinere Zahl der Fachleute, sondern auch die weitaus grössere Zahl der Laien zu befriedigen und nicht etwa durch eine allzu streng systematische und todte Anordnung der Gegenstände die Antheilnahme erkalten zu lassen.

Mit dem Hauptzwecke der Ausstellung stehen zunächst wohl die Wagen für die Beförderung von Nahrungsmitteln und ähnlichen Gegenständen im engsten Zusammenhange. Die Brünn-Königsfelder Maschinenfabrik Lederer & Porges hat einen für die Erste Pilsener Aktienbrauerei nach dem Normale der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen erbauten Biertransportwagen exponirt. Für

die Konstruktion solcher Wagen ist die Forderung maassgebend, dass im Innern desselben stets die Kellertemperatur von + 4° C. herrschen muss. Der Laderaum ist daher gegen die äussere Temperatur möglichst vollkommen zu isoliren. Die Wände, der Fussboden, die Decke und die Thüren sind deshalb doppelwandig konstruirt und mit Korksteinfüllung versehen; überdies sind 2 Reservoire angebracht, von denen jedes 400 kg Eis aufnehmen und durch ein hermetisch verschliessbares Mannloch in dem Dache des Wagens gefüllt werden kann; ein dichter Filzverschluss nebst fest konstruirten Schubriegeln verhindert den Eintritt der Luft durch die Wagenthüren. Der weisse Anstrich aller Wände und die Ueberdeckung des Wagens mit imprägnirter Leinwand erhöhen den Schutz gegen den Einfluss der Sonnenstrahlen und des Regens. Ueber spezielle Anordnung der genannten Brauerei ist dieser Wagen nicht für Heizung eingerichtet; sonst aber werden die Biertransportwagen gewöhnlich mit einer Anordnung für Brikettsheizung ausgerüstet, um die Beförderung des Bieres auch im Winter bei strenger Kälte zu ermöglichen. Der exponirte Wagen hat bei einer Ladefläche von 15,85 m² und bei einem Laderaume von 31 m³ ein Eigengewicht von 9 500 kg und eine Tragfähigkeit von 12 t. Auch die bekannte Fabrik F. Ringhoffer in Smichow bei Prag hat einen Biertransportwagen mit Eiskühlung für den Sommer und Brikettsheizung für den Winter ausgestellt; in die Zwischenräume der Doppelwandungen sind bei diesem Wagen Korkziegeln vergipst. Von derselben Firma befindet sich in der Rotunde auch ein dreiachsiger Cysternenwagen mit 128 hl Fassungsraum und 18 t Tragfähigkeit; bemerkenswerth ist die Lagerung des Kessels auf Sätteln aus gepressten Blechen, die gleichzeitig die Querriegel für das Untergestell bilden. Der Wagen hat ein Eigengewicht von 10,6 t und ein Ladegewicht von 17,1 t. Die Mittelachse ist bei einem gesammten Radstande von 4,1 m verschiebbar angeordnet. Ein dritter Biertransportwagen, der sich hier befindet, ist ein Ausstellungsobjekt der Nesselsdorfer Wagenbaufabrik-Gesellschaft vormals Schustala & Cie.; er hat keine Heizvorrichtung, wiegt 8,74 t und besitzt ein Ladegewicht von 10 t. Von anderen Spezialwagen seien noch die Fleischtransportwagen, welche die K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen und die Königlich Ungarischen Staatsbahnen ausgestellt haben, erwähnt; beide Wagen sind in ziemlich gleicher Weise ausgeführt; nur ist der Wagen der letzgenannten Bahn innen vollständig mit Blech verkleidet, während jener der Oesterreichichen Staatsbahnen mit Blechstreifen in entsprechender Höhe versehen ist. Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen haben auch einen offenen Güterwagen mit hohen Bordwänden ausgestellt, der vollständig aus Eisen konstruirt, bei einem Eigengewicht von 7 040 kg eine Tragfähigkeit von 15 t besitzt.

Auffälligerweise kommt der bedeutsame Zweck der Ausstellung, auch die heutige Entwickelung des Rettungswesens dem Besucher vor Augen zu führen, in der Eisenbahnabtheilung nur in verhältnissmässig bescheidenem Maasse zum Ausdrucke; lediglich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Königlich Ungarischen Staatsbahnen, die sich überhaupt in hervorragendem Grade betheiligten, haben je einen Rettungswagen exponirt, die sich gegenseitig gleichsam ergänzen. Der Rettungswagen der Nordbahn ist ein Kastenwagen von 10,28 t Eigengewicht und 5,5 m Radstand; er enthält 10 Betten in 2 Reihen übereinander und zwischen den beiden Radachsen einen Laderaum zur Aufnahme von Gefässen und verschiedenen Gebrauchsgegenständen. Der Rettungswagen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen repräsentirt sich als Salonwagen; er umfasst in durchwegs vornehm ruhiger Ausstattung ein Arztkupee, ein Krankenwärterkabinet, einen Abort und einen Krankenraum, der durch niedere Wände in 3 Abtheile geschieden ist und einen Mittelgang enthält, zu dessen beiden Seiten die Betten derart angeordnet sind, dass jedes derselben durch Vorhänge vollständig abgeschlossen werden kann. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat auch einen sehr elegant ausgeführten Interkommunikationswagen mit elektrischer Beleuchtung ausgestellt. Er enthält 3 Abtheile II. Klasse und 2 Abtheile I. Klasse mit zusammen 36 Sitzplätzen. Jedes Abtheil und der Seitengang sind mit je 2 Glühlichtlampen, die beiden Aborte mit je einer Glühlichtlampe ausgestattet, überdies ist in jedem Raume eine Petroleumlampe vorhanden, die als eventueller Ersatz für das elektrische Licht zu dienen hat. Den elektrischen Strom liefern 18 Akkumulatoren, die unter dem Wagenboden bequem zugänglich angebracht sind; die Brenndauer der Lampen mit einer Füllung beträgt 32 Stunden. Die elektrische Beleuchtung soll sich bisher während ihrer sechsmonatlichen Verwendung sehr gut bewährt und niemals eine Störung erlitten haben. Als eine sehr praktische Anordnung erwähnen wir noch die kleinen Zettelblocks, von denen sich ein Stück in jedem Abtheil befindet und auf deren Zettel die betreffende Wagennummer gedruckt ist; jeder Block trägt die Bemerkung: „Bitte abzureissen." Der Reisende befindet sich dadurch stets im Besitze seiner Wagennummer und kann seinen Platz leicht auffinden. Der fragliche Interkommunikationswagen hat einen Radstand von 9 m, 3 Achsen, von denen die mittlere verschiebbar eingerichtet ist, und wiegt 21 t, also rund 580 kg für einen Sitzplatz.

Zwei prächtige Schaustücke, welche die Aufmerksamkeit aller Besucher erregen, haben die Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ausgestellt: eine Schnellzuglokomotive nach dem Verbundsystem und eine kolossale Schneeschleudermaschine nach Amerikanischem Vorbilde. Die Schnellzuglokomotive besitzt 4 Cylinder und ein Dienstgewicht von 54,4 t, wovon 28 t auf den beiden Treibachsen, 26,4 t auf dem zweiachsigen Drehgestelle ruhen. Die Treibräder haben einen Durchmesser von 2 m; die Rostfläche beträgt 3 m², die gesammte Heizfläche 135 m²; die Zugkraft berechnet sich zu 5 100 kg. Der Tender wiegt 40 t und fasst 17 m³ Wasser und 8 t Kohle. Die Schneeschleudermaschine besitzt ein Schleuderrad mit 12 Schaufeln; der Antrieb desselben erfolgt durch eine Zwillingsdampfmaschine, welche in einem Kastenwagen aufgestellt ist, mit 8 Atm. arbeitet, in der Minute 180 Umdrehungen macht und 500 Pferdekräfte entwickelt; den Betriebsdampf liefert die Lokomotive, welche die Schneeschleudermaschine schiebt. Letztere ruht auf 4 Achsen mit einem Gesammtradstande von 3 550 mm; das Gewicht beträgt 44,40 t und ist derart vertheilt, dass die erste Achse mit 12,6 t, die zweite mit 12,7 t und die dritte und vierte mit je 9,55 t belastet erscheinen. Unseres Wissens ist dies der erste rotirende Schneepflug, welcher auf Oesterreichischen bezw. Ungarischen Bahnen Verwendung findet. (Schluss folgt).

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1501 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 27./28. April 1894 in München abgehaltenen Sitzung des Unterausschusses zur Berathung von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsansprüchen (abgesandt am 17. d. Mts.).

Nr. 1555 vom 12. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen.

Nach der im Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zusammengestellten „Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen" ist im Jahre 1893 der Güterverkehr der Deutschen Bahnen von 157 922 176 t im Jahre 1892 auf 165 514 507 t, d. i. um 7 592 331 t oder 4,8 % gestiegen. (Sendungen von weniger als je 0,5 t (10 Ctr.) sind ausser Betracht geblieben.)

Von wichtigeren Massenartikeln wurden befördert:

		1892	1893	Differenz
Düngemittel	t	3 708 559	3 976 735	+ 268 176
Weizen	„	2 232 106	2 123 661	— 108 445
Roggen	„	1 330 154	1 253 770	— 76 384
Mehl	„	2 514 922	2 860 914	+ 345 992
Rüben	„	4 398 627	5 177 146	+ 778 518
Holz	„	9 551 254	9 190 068	— 361 185
Eisenerz	„	6 499 404	6 450 908	— 48 496
Roheisen	„	4 611 564	4 796 987	+ 185 423
Fabrikateisen	„	5 239 051	5 423 479	+ 184 428
Steinkohlen	„	59 130 326	62 411 274	+ 3 280 948
Braunkohlen	„	12 713 858	13 233 855	+ 519 997
gebrannter Kalk	„	1 844 280	1 963 642	+ 119 361
Cement	„	1 236 646	1 366 233	+ 129 586
rohe u. gebr. Steine	„	12 369 584	12 548 048	+ 178 463
Rindvieh	Stück	3 507 109	4 002 163	+ 495 054
Schafe	„	2 309 317	2 447 535	+ 138 218
Schweine	„	7 011 985	7 199 466	+ 187 481
Geflügel	„	10 065 587	11 185 546	+ 1 119 959

Verspätungen im Monat März d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat März d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 593,44 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 443 Schnellzüge, 1 038 Personenzüge und 205 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 1 686. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 15 318 659 Zugkm bezw. 291 732 381 Achskm gegen 13 927 597 Zugkm und 252 038 277 Achskilometer im Vormonat und gegen 15 256 503 Zugkm und 281 491 079 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 585 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 1 101 Verspätungen zur Last fallen, gegen 804 im Vormonat und 897 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 72 und auf 1 Million Achskilometer 4, mithin auf 1 Million Zugkilometer 13 = 22 v. H. mehr als im Monat März des Vorjahres und 14 = 22 v. H. mehr als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 1 = 33 v. H. mehr als im Monat März des Vorjahres und ebenso viele mehr als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 1 137 Anschlüsse versäumt (gegen 819 in demselben Monat des Vorjahres und 821 im Vormonat).

Bei 7 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 9 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln, die Mecklenburgische Friedrich Franzbahn und die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Mecklenburgische Friedrich Franzbahn, die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn an die ungünstigsten Stellen.

Infolge von Schneeverwehungen sind 126 Züge ganz und 52 Züge streckenweise ausgefallen, wodurch 46 Anschlüsse nicht erreicht wurden.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh.). Das zweite Geleis auf der Strecke Nennig-Perl ist am 24. April und auf der Strecke Perl - Sierck - Diedenhofen am 30. April d. J. in Betrieb genommen worden.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. Juni d. J. wird der zwischen Meldorf und Heide belegene Haltepunkt Hemmingstedt für den Personenverkehr eröffnet und werden dort vom genannten Tage ab folgende Personenzüge nach Bedarf anhalten, um Reisende aufzunehmen und abzusetzen:

Abfahrt von Hemmingstedt:

a) Richtung nach Meldorf:
Zug 1003 Vorm. 6.10, Zug 1005 Vorm. 8.54,
„ 1007 Nachm. 1.45, „ 1011 Nachm. 7.01;

b) Richtung nach Heide:
Zug 1006 Vorm. 8.41, Zug 1012 Nachm. 2.54,
„ 1014 Nachm. 8.11.

Eine direkte Personenabfertigung findet von und nach Altona, Eddelak, Hamburg-Altona Verbindungsbahn, Heide, Itzehoe, Meldorf, St. Margarethen, St. Michaelisdonn und Wilster statt.

Reisegepäck wird nur nach, nicht auch von Hemmingstedt abgefertigt.

Direktionsbezirk Berlin. Am 1. d. Mts. ist der an der Bahnstrecke Berlin-Frankfurt a/O. zwischen den Stationen Köpenick und Friedrichshagen belegene Haltepunkt Hirschgarten für den Personenverkehr eröffnet worden.

Direktionsbezirk Elberfeld. Am 1. Juni d. J. werden für den Personenverkehr eröffnet werden:

a) der an der Bahnstrecke Brügge - Dieringhausen zwischen den Stationen Vollme und Kierspe gelegene Haltepunkt Grünenbaum,
b) der an der Bahnstrecke Schwerte-Warburg zwischen den Stationen Bestwig-Nuttlar und Olsberg belegene Haltepunkt Nuttlar und
c) der an der Bahnstrecke Warburg-Cassel zwischen den Stationen Liebenau und Hümme gelegene Haltepunkt Lamerden.

Reisegepäck wird auf den genannten Haltepunkten nur zur Nachabfertigung angenommen.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Der zwischen den Stationen Gummersbach und Dieringhausen der Strecke Brügge-Dieringhausen belegene Haltepunkt Vollmerhausen führt fortan die Bezeichnung „Vollmerhausen-Berg".

Hessische Ludwigsbahn.

Nach dem empfindlichen Rückgang im Jahre 1892 hat sich die Betriebseinnahme im Jahre 1893 wieder nahezu auf den Stand von 1891 gehoben. Es wurden im ganzen 21 070 076 ℳ vereinnahmt und stehen einschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre 21 371 595 ℳ in Rechnung. Dieses Erträgniss übersteigt das vorjährige um 631 000 ℳ oder abzüglich der in beiden Jahren den Erneuerungsfonds aus den Einnahmen zugeflossenen Beträge um 642 000 ℳ. Da zugleich die Betriebsausgaben sich nur um 7 000 ℳ erhöht bezw. nach Absetzung der von den Erneuerungsfonds zu tragenden Ausgaben sogar um 21 000 ℳ vermindert haben, so darf das Betriebsergebniss von 1893 als verhältnissmässig günstig bezeichnet werden.

Die Einnahmebesserung entstammt fast ausschliesslich dem Güterverkehr. Das Erträgniss des Personenverkehrs ist trotz erheblich vermehrter Zahl der Reisenden nur um 3 000 ℳ gewachsen.

Im Jahre 1893 wurden befördert 11 846 902 Personen (gegen 11 555 025 Personen im Vorjahre) und 5 560 162 (5 326 055) t Güter (ausschliesslich Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren).

Nach der Betriebsrechnung betrugen im Jahre 1893 die Einnahmen ausschliesslich des Uebertrags aus dem Vorjahre 21 070 076 ℳ (hiervon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 7 396 885 ℳ und aus dem Güterverkehr 12 490 594 ℳ), die Ausgaben 11 341 525 ℳ, der Ueberschuss 9 728 551 ℳ und nach Abzug der Einnahmen und Ausgaben à conto Erneuerungsfonds die Einnahmen 20 786 146 (20 138 312) ℳ, die Ausgaben 9 979 968 (10 000 966) ℳ, der Ueberschuss 10 806 178 (10 137 346) ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen von den Betriebseinnahmen einschliesslich Einnahmen und Ausgaben à conto Erneuerungsfonds 53,828 (55,470) %, ausschliesslich derselben 48,013 (49,661) %. Der Ueberschuss beträgt vom durchschnittlichen Anlagekapital 4,900 (4,608) %. Die Ausgaben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 1 440 976 ℳ = 12,71 (12,82) %, Bahnverwaltung mit 2 384 012 ℳ = 21.02 (23,33) % und Transportverwaltung mit 7 516 537 ℳ = 66,27 (63.85) %. Der Abschluss ergibt an Betriebseinnahmen 21 371 595 (20 740 647) ℳ, an Betriebsausgaben 11 341 525 (11 334 251) ℳ, an Ueberschuss 10 030 070 (9 406 396) ℳ. Hierzu treten die aus dem Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien zu bestreitenden Ausgaben mit 869 413 (867 759) ℳ, die aus dem Erneuerungsfonds der garantirten Linien zu bestreitenden Ausgaben mit 208 215 (170 807) ℳ, sowie der Zu-

schuss der Grossherzoglichen Staatsregierung: a) zu den Betriebseinnahmen der garantirten Linien mit 152 269 (173 511) ℳ, b) zu dem Erneuerungsfonds der garantirten Linien mit 123 068 ℳ (wie im Vorjahre), sind insgesammt 11 383 035 ℳ. Hiervon geht ab der Staatszuschuss zu dem Erneuerungsfonds der garantirten Linien mit 123 069 ℳ, mithin verbleiben 11 259 966 (10 618 472) ℳ und abzüglich der Beträge zur Verzinsung der Prioritätsobligationen mit 3 781 245 (3 793 646) ℳ und zur Tilgung derselben mit 350 200 (332 000) ℳ, überhaupt 7 128 521 ℳ, welcher Betrag nach dem Beschlusse der Generalversammlung wie folgt verwendet wird: 4,75 (4,25) % Dividende auf das partizipirende Aktienkapital = 5 315 250 ℳ, Rücklage in den Erneuerungsfonds 1 000 000 ℳ, Beitrag zur Ruhegehaltskasse 250 000 ℳ, persönliche Gewinnantheile 204 810 ℳ und Einlage in den Versicherungsfonds 50 000 ℳ, während der Rest von 308 461 ℳ auf neue Rechnung übertragen wird. In der Generalversammlung wurden ferner die Anträge des Verwaltungsraths auf Erbauung der Brücke bei Worms, Erweiterung des Wormser Bahnhofs, Fixirung der Staatsgarantie und Beschaffung des Geldbedarfs ohne Widerspruch genehmigt.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht für 1893 wurde während der ersten Monate des Jahres sowohl der Personen-, wie der Güterverkehr nachtheilig durch die andauernd strenge Kälte beeinflusst, welche die Reiselust lähmte, die Lübeckische Schifffahrt bis in den Monat März hinein geschlossen hielt und die Wiederaufnahme des Verkehrs mit den Russischen, Finnischen und nördlichen Schwedischen Häfen erst aussergewöhnlich spät gestattete. Nach Eintritt wärmerer Witterung belebte sich der Verkehr, so dass Ende Juni die Beförderungsmengen des Vorjahres erreicht und überschritten waren. Doch machten sich im Personenverkehr noch fortdauernd die Nachwirkungen der vorjährigen Hamburger Choleraepidemie und die durch sie gesteigerte ungünstige Geschäftslage geltend, was sich besonders darin zeigte, dass der Hamburger Fernverkehr, namentlich mit Mecklenburg, schwach blieb und infolge dessen die Einnahmen nicht in dem Maasse stiegen, wie die Zahl der beförderten Personen. Die letztere übertraf mit 1 562 958 die Verkehrsmenge von 1892 um 172 388 Personen. Die Einnahmen an Fahrgeld stellten sich dagegen mit 1 580 122 ℳ nur um 120 789 ℳ höher als 1892.

Der Güterverkehr erlitt in der zweiten Hälfte des Jahres von neuem eine Beeinträchtigung durch den am 1. August eingetretenen Zollkrieg zwischen Deutschland und Russland, dessen nachtheilige Wirkungen jedoch für den Verkehr der Lübeck-Büchener Eisenbahn erst in den letzten Monaten des Jahres deutlich fühlbar wurden, namentlich dadurch, dass die Baumwolltransporte nach Russland ausblieben und der Versand von Russischem Petroleum ab Lübeck, sowie die Ausfuhr von Stückgütern nach Russland sehr zurückging. Der hierdurch und durch die Verminderung des Verkehrs in einigen anderen Artikeln hervorgerufene Ausfall ist, was die Beförderungsmengen anlangt, durch die anderweit eingetretene Steigerung des Güterverkehrs mehr als ausgeglichen worden, dergestalt, dass der gesammte Gütertransport des Jahres 1893 mit 922 008 t die Ergebnisse des Vorjahres um 31 913 t und die des Jahres 1891, welches bisher die höchste Transportziffer aufwies, noch um 20 947 t überstiegen hat. Während jedoch die Verminderung der Transporte meist die höher tarifirten Güter und den Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg betroffen hat, ist eine Verkehrssteigerung überwiegend bei Gütern mit niedrigen Frachtsätzen (Steinkohlen, Koks, Düngemittel, Salz, Eisen und Stahl, Futtermittel zu den Sätzen des am 1. Juli 1893 eingeführten „Nothstandstarifs“, Rüben, Cement und Kalk) und bei Transporten auf kurze Entfernungen (namentlich bei Sendungen von Getreide und Mühlenfabrikaten zwischen Hamburg und Wandsbek und von Rüben nach Oldesloe) eingetreten. Infolge dessen sind trotz der Steigerung der Transportmengen die Einnahmen an Güterfrachten mit 2 551 624 ℳ um 6 102 ℳ gegen 1892 und um 122 984 ℳ gegen 1891 zurückgeblieben.

Der Viehverkehr hat im Jahre 1893 einen lebhaften Aufschwung genommen und zwar hauptsächlich durch Steigerung der Einfuhr von Rindvieh aus Schweden über Lübeck (von Lübeck sind 11 163 Stück Rindvieh gegen 3 981 und 3 888 Stück in den beiden Vorjahren befördert worden), in zweiter Linie aber auch durch Vermehrung der Zufuhr von Vieh aus Mecklenburg nach Hamburg. Die Einnahmen aus dem Viehverkehr (75 761 ℳ) haben diejenigen des Vorjahres um 16 582 ℳ überstiegen.

Auf der Lübeck-Travemünder Bahn sind 247 727 gegen 216 130 Personen und 7 710 t Güter gegen 6 063 t im Vorjahre befördert worden. Die Einnahmen dieser Bahn haben sich einschliesslich der Erträge aus dem Verkehr mit der Theerhofinsel und den Lagerplätzen auf den Vorwerker Wiesen im Betrage von 7 235 ℳ (1892: 10 886 ℳ) auf 142 719 ℳ gegen 135 089 ℳ im Jahre 1892 gestellt.

Die Betriebseinnahmen haben 4 924 404 ℳ, die Betriebsausgaben 2 806 951 ℳ betragen, das sind gegen 1892 mehr 143 679 ℳ und 84 260 ℳ. Von der Mehreinnahme entfallen auf den Personenverkehr 130 597 ℳ und auf sonstige Einnahmen 17 118 ℳ, während im Güterverkehr eine Mindereinnahme von 4 036 ℳ eingetreten ist.

Von dem verfügbaren Ueberschuss in Höhe von 1 627 322 Mark werden nach Beschluss des Gesellschaftsausschusses 1 247 400 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 6 % und 312 611 ℳ zur Rücklage in die Erneuerungs- und Reservefonds verwendet, während zur Zahlung der Staats-Eisenbahnsteuer für Preussen 45 804 ℳ und für Lübeck 21 507 ℳ, zusammen 67 311 ℳ erforderlich sind.

Pfälzische Bahnen.

In der am 10. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Antrag auf Aufnahme einer neuen Anleihe in Höhe von 2 720 000 ℳ genehmigt.

Ursprungszeugnisse im Verkehre mit Russland.

Im Anschluss an den in Nr. 26 S. 241 d. Ztg. mitgetheilten Erlass des Russischen Finanzministers an die Zollbehörden sind die betheiligten Preussischen Dienststellen von dem Minister des Innern mit folgender Anweisung versehen worden:

Deutsche Waaren, über die ordnungsmässige Frachtpapiere vorgelegt werden, sind zu den in den Verträgen mit Deutschland und Frankreich vereinbarten Zollsätzen abzufertigen, sofern sie von einer ihren Deutschen Ursprung nachweisenden Bescheinigung begleitet oder mit Fabrikzeichen versehen sind, aus denen unzweifelhaft entnommen werden kann, dass sie Deutscher Fabrikation sind. Diese Ursprungszeugnisse können von Russischen Gesandtschaften, Konsuln und Konsularagenten, sowie von Deutschen Handelskammern, Kommunal- und Polizeibehörden unter Beifügung des Amtssiegels oder auch von den Deutschen Zollämtern ausgefertigt werden. Die bei indirekter Einfuhr obligatorische Vorlage der Faktura des Fabrikanten kommt für Deutsche Waaren in Wegfall; ebenso wird die Vorlage einer von dem Zollamt des Durchfuhrlandes ausgestellten Bescheinigung darüber, dass die Waaren von ihrem Eintritt in das betreffende Land ab ununterbrochen unter Kontrole der Zollbehörden gewesen sind, nicht gefordert. Die Vorlage der Ursprungszeugnisse kann bei der Einfuhr der Waaren, als Anlage der Frachtpapiere oder bei Abgabe der Zolldeklaration, endlich auch später, binnen 3 Wochen und bezüglich des Zollamts zu Tiflis und der Zollämter an der Ostküste des Schwarzen Meeres binnen eines Monats nach dem Tage des Eingangs der Waaren erfolgen. Falls die Vorlage der Ursprungszeugnisse erst nach der für die Abgabe der Deklaration vorgeschriebenen Frist erfolgt, hat der Empfänger auf der Deklaration den Deutschen Ursprung der Waare zu bescheinigen. Als Ursprungsnachweis für Deutsche Waaren genügen: a) die mit beglaubigter Unterschrift der Fabrikanten oder Eigenthümer gewerblicher Anlagen versehenen Fakturen oder Originalbriefe; b) die von den Russischen Vertretungen in Deutschland, von Handelskammern, Kommunal-, Polizei- oder Zollbehörden gehörig ausgestellten Zeugnisse über den Ursprung der Waaren; c) Fakturen und Briefe von Engrosniederlagen, Händlern, Magazinen, Kommissionskontoren und Handwerkern, auf denen nicht nur die Unterschrift, sondern auch der Ursprung der Waaren unter Beidruck des Amtssiegels beglaubigt ist. Mit der Erledigung darauf bezüglicher Anträge sind in Berlin die Polizeireviere betraut und es wird jede der Sache entsprechende Form zugelassen werden. Dabei wird es sich entweder handeln um die Beglaubigung der Unterschrift des Absenders unter der eidesstattlichen Versicherung, dass die betreffenden Gegenstände Deutschen Ursprungs sind, oder um die Vollziehung eines Ursprungszeugnisses, durch welches auf Grund vorgelegter Urkunden (z. B. eidesstattliche Versicherungen) bescheinigt wird, dass die betreffenden Gegenstände Deutschen Ursprungs sind. Die Stempelpflichtigkeit wird nach den allgemein gültigen Grundsätzen: — Werth der Sendung 150 ℳ und darüber 1,50 ℳ Stempel — beurtheilt.

Kleinbahnen.

Unter dem Vorsitze des Ober-Bürgermeisters Geheimen Regierungsrath Pabst fand, wie der „Berl. Akt.“ mittheilt, in Weimar am 8. d. Mts. eine Sitzung des Komitees zur Förderung des Baues von Kleinbahnen im Grossherzogthum Sachsen statt. Neben vielen Vertretern der betheiligten Gemeinden hatten sich ein Delegirter der Eisenbahnbau-Gesellschaft Burchard & Co. in Berlin, sowie der Eisenbahndirektor a. D. Froitzheim aus Friedland i/M. eingefunden. Gegenstand der Berathung bildete die projektirte Linie Erfurt-Azmannsdorf-Kerspleben-Udestedt-Orlishausen-Cölleda, die als Nebenbahn mit 75 cm (eventuell auch 1 m) Spurweite hergestellt werden

soll. Das Baukapital ist auf 1 300 000 *M.* veranschlagt und soll eingetheilt werden in a) 400 000 *M.* 4,5 % Obligationen, b) 500 000 *M.* 4,5 % Prioritätsaktien, sowie c) 400 000 *M.* Stammaktien. Während die Obligationen beim Zustandekommen des Unternehmens seitens der Eisenbahnbau - Gesellschaft Burchard & Co. in Berlin fest übernommen werden, sollen die Prioritäten hauptsächlich durch Private aufgebracht, die Stammaktien aber durch die Gemeinden übernommen und durch Staatshilfe gedeckt werden. Nachdem die Vorarbeiten für die Strecke Erfurt-Cölleda bereits eingeleitet worden sind, beschloss das Komitee, dieselben auch auf eine Fortsetzung der Linie nach Bibra auszudehnen.

Strassenbahnen.

Frankfurter Strassenbahn. Nach dem Geschäftsbericht hat sich im Jahre 1893 der Verkehr günstig entwickelt. Die Zahl der beförderten Personen ist von 13,71 Millionen auf 15,50 Millionen gestiegen. Aus Fahrscheinen wurden 1 769 115 (1 574 916) *M.* vereinnahmt, wozu noch 199 400 (172 953) *M.* für Abonnements kommen. Die Gesammteinnahmen sind von 1 737 064 *M.* auf 1 971 482 *M.* gestiegen; infolge der Betriebsvermehrung haben sich auch die Ausgaben von 1 271 487 *M.* auf 1 459 256 *M.* erhöht. In Francs (zu 123) umgerechnet, stellen sich die Einnahmen auf 2 424 922 Frcs. und die Ausgaben auf 1 794 885 Frcs., sodass sich ein Ueberschuss von 630 037 Frcs. ergibt gegen 572 659 Frcs. im Vorjahre. Auf Grund des mit 551 332 Frcs. ausgewiesenen Reingewinnes berechnet sich das für die Festsetzung der Annuität im Falle des Rückkaufes zu Grunde zu legende Erträgniss für 1893 auf 13,41 %. Die Aktien erhielten 12,50 Frcs., die Genussscheine 7,50 Frcs. (im Vorjahre 11,75 bezw. 6,75 Frcs.).

Elektrische Strassenbahn in Gotha. Die Eröffnung des Betriebes hat am 3. d. Mts. stattgefunden.

Grosse Berliner Pferdebahn-Aktiengesellschaft. Durch Allerhöchsten Erlass vom 24. April d. J. ist nunmehr die Herstellung einer Pferdebahn von der Französischen Strasse durch die Strasse Hinter der Katholischen Kirche über den Opernplatz und den Platz Am Opernhaus, von dort in nördlicher Richtung durch das Grundstück der Friedrich Wilhelms-Universität nach der Dorotheenstrasse, unter Benutzung der in dieser Strasse vorhandenen Geleise nach der Charlottenstrasse, von dort durch die Prinz Louis Ferdinandstrasse, die Strasse Am Weidendamm und über die Weidendammer Brücke nach den in der Friedrichstrasse liegenden Geleisen, ferner unter Abzweigung dieser Linie von dem Grundstück der Friedrich Wilhelms-Universität durch das Kastanienwäldchen, die Strasse Hinter dem Giesshause, über die Eiserne Brücke, durch die Museumsstrasse über die Friedrichsbrücke durch die Burgstrasse einerseits nach dem Monbijouplatz, andererseits durch die Strasse Neue Promenade nach dem Haackeschen Markt genehmigt und gleichzeitig der Stadtgemeinde Berlin zwecks Herstellung und Betriebes dieser Pferdebahnlinien das Enteignungsrecht für die dauernde Beschränkung des durch die Bahnanlage in Anspruch zu nehmenden Grundeigenthums verliehen worden.

Mainschifffahrt.

Die Bayerische Kammer der Abgeordneten hat in der Sitzung vom 16. d. Mts. 4 000 000 *M.* für die Mainkorrektion von Aschaffenburg bis Kitzingen und 2 777 000 *M.* für die Einrichtung der Kettenschleppschifffahrt auf dieser Strecke bewilligt.

Aus Russland.

Eisenbahn-Personentarife und Eisenbahn-Fahrkartensteuer.

Die mit grosser Bestimmtheit für den April und später zum Mai in Aussicht gestellte Einführung der geplanten Ermässigung der Eisenbahn-Personentarife scheint doch bezüglich des Einführungstermines auf grosse Hindernisse zu stossen. Der „Grashdanin" begründet seine Bedenken wie folgt:

„Zunächst müsste man die Entfernungen von allen Eisenbahnstationen bis zu allen Eisenbahnstationen ausrechnen. Diese Frage, im Jahre 1887 aufgeworfen, ist aber bis heute nicht gelöst. Sind dann die Entfernungen publizirt (was im April oder Mai geschehen sollte), so müsste der Fahrpreis von jeder Station bis zu jeder Station für jede Klasse besonders berechnet werden. Es gibt im ganzen ungefähr 1 700 Eisenbahnstationen, das macht für jede Klasse (1 700 × 1 700 : 2) 1 445 000 Rechnungen und für alle drei zusammen 4 335 000. Ferner müssten nach dem neuen Fahrkartensystem für jede Station ungefähr 400 verschiedenartige Fahrkarten angefertigt werden; nimmt man an, dass von jeder dieser Fahrkarten der einzelnen Station 100 Exemplare zugewiesen werden, so macht das für eine Station 40 000 Fahrkarten und für 1 700 Stationen — deren ungefähr 70 Millionen. Das Drucken dieser Karten, ihre Versendung an die betreffenden Stationen und ihre Sortirung an Ort und Stelle wird natürlich nicht wenig Zeit erfordern. Dabei muss noch vorher die Ermässigung der Staatssteuer bis zu 15 % auf dem Wege der Gesetzgebung durchgeführt sein.

Kurz — vor frühestens Ende des Jahres wäre an eine Durchführung der Reform gar nicht zu denken."

In der That muss man dem „Grashdanin" zugestehen, dass, wenn alles das noch erst an Arbeit fertiggestellt werden muss, was die Zeitung herrechnet, für den Monat Mai schwer an die Einführung der ermässigten Tarife zu glauben ist. Interessant ist aber auch die Notiz, dass dem Reichsrath eine Gesetzesvorlage zugehen soll über die Herabsetzung der Staatssteuer für die Eisenbahn-Personenfahrkarten. Es ist ja bekannt, dass z. Zt. zur Erhebung gelangen: 25 % von dem tarifmässigen Fahrpreise der I. und II. Klasse und 15 % von dem Fahrpreise der III. Klasse.

Diese drückende Steuer soll nun, wie es scheint, zum Theil beseitigt werden, was ja wohl mit dem Bestreben der Staatsregierung, die Benutzung der Eisenbahnen zu erleichtern, ganz gut stimmt. Es bleibt nun abzuwarten, was in Bezug hierauf das Gesetz festsetzen wird. Wir kommen demnächst auf die Frage zurück.

Konferenz der Russisch-Deutschen usw. Eisenbahnverbände.

Die „Deutsche St. Petersburger Zeitung" theilt mit, dass die Schlusssitzung der vereinigten Eisenbahnkonferenz der Russisch-Deutschen, Russisch-Oesterreichisch-Ungarischen und Russisch-Französisch-Belgischen direkten Eisenbahnverbände am 29. März d. J. stattfand. Bezüglich des Exports von Erzeugnissen des Bodens und der Industrie Russlands wurde die besondere Aufmerksamkeit der Konferenz auf die Regulirung der Exportzahlungen über Libau und Königsberg konzentrirt. Diese Frage berührt nicht nur die Interessen der Russischen und Preussischen Bahnen, sondern auch die Interessen der Exporteure, da die Entwickelung des Exports über Königsberg einige Vorzüge vor der Libauer Richtung bietet in Bezug auf das Getreide sowohl, als auch bezüglich anderer Erzeugnisse des Landes wie Wolle, Talg, Leder, Spiritus, Holz, Terpentin u. a. m.; diese Vorzüge bestehen in den Bequemlichkeiten des Hafens und in der besseren Organisation des auswärtigen Handels. Ferner wird beabsichtigt, alle noch bis zum Gesetz vom 8. März 1889 über die Eisenbahntarife veröffentlichten Zahlungen für den Export, die bis jetzt noch in Kraft waren, aufzuheben; an Stelle dieser Tarife sollen die seit dem 1. Oktober 1893 bestehenden inländischen Zahlungen des allgemeinen Tarifs der Bahnen I. und II. Gruppe eingeführt werden. Bei Durchsicht der Tariffragen, sowohl in Bezug auf den Export als auch auf den Import, richtete sich die Konferenz u. a., nach der Mittheilung der „Torg. Prom. Gas.", nach § 19 des Handels- und Schifffahrtsvertrags zwischen Russland und Deutschland.

Sonntagsruhe.

Als Anfang zur Einführung der Sonntagsruhe darf die Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten registrirt werden, wonach den Bahnverwaltungen durch ein Rundschreiben die Weisung ertheilt worden ist, innerhalb 3 Wochen wenigstens an einem Sonn- oder Feiertage die Beamten zum Besuche des Gottesdienstes zu beurlauben.

Todtenschau.

Am 11./23. April d. J. verstarb das hochverdiente Mitglied der Direktion der Dwinsk-Witebsker Eisenbahn, Geheimrath Karl von Rudnicki. Im Jahre 1870 in den Dienst der bezeichneten Bahn getreten, ward er bereits im Jahre 1873 zum Mitgliede der Direktion ernannt, welche Stellung er sonach über 20 Jahre hindurch ununterbrochen bekleidet hat. v. Rudnicki, dessen Thätigkeit bei seiner umfassenden Geschäftskenntniss und seinen vielfachen Beziehungen zu den Regierungsautoritäten für die Bahn von Segen gewesen ist und der sich durch sein leutseliges Wesen die Liebe und Hochachtung der Beamten erworben hat, ist auch den Bahnverwaltungen in Deutschland, Oesterreich, Belgien und Frankreich als ständiger Vertreter der Dwinsk - Witebsker Eisenbahn auf den internationalen Eisenbahnkonferenzen wohl bekannt.

Aus Belgien.

Grosse Belgische Centralbahn in 1893.

Die Betriebseinnahmen der Grossen Centralbahn beliefen sich 1893 auf 13 647 522,26 Frcs. (gegen 13 519 021,70 Frcs. in 1892); diese Vermehrung erscheint indessen nur unbedeutend, wenn man die Betriebseinnahmen des Jahres 1893 mit denen des Jahres 1891, die 14 217 520,06 Frcs. betrugen, vergleicht und

dann immer noch einen Rückgang von 569 997,80 Frcs. findet. Gleichwohl können die Betriebsergebnisse des verflossenen Jahres in Anbetracht der andauernden Handelsstockung als befriedigend bezeichnet werden. Da die durchschnittliche Betriebslänge wie im Vorjahre 589 km betrug, so entfielen auf 1 km Betriebslänge 23 170,66 (22 952,50) Frcs. Die Einnahmevermehrung rührte grösstentheils aus dem Personenverkehr her, der eine Einnahme von 3 727 412,78 (3 606 103,64) Frcs. ergab; befördert wurden 6 692 050 (6 210 898) Personen, davon entfielen 1 742 444 Reisen auf einfache Fahrkarten, 4 651 342 auf Rückfahrkarten und 298 264 auf Zeitkarten. 118 550 Reisende benutzten die I, 592 453 die II. und 5 981 047 die III. Klasse; durchschnittlich legte jeder Reisende 18,266 (18,704) km zurück und erlegte 0,56 (0,58) Frcs. an Fahrgeld. Gepäck wurden 2 558 (2 128) t befördert, die eine Einnahme von 64 840,02 (61 859,18) Francs ergaben. An Gütern, Fahrzeugen und Vieh wurden 4 177 854 (4 132 104) t befördert, welche 9 680 020,32 (9 692 052,28) Francs einbrachten. Die ausserordentlichen Einnahmen beliefen sich auf 175 249,14 (159 006,60) Frcs.

Die Betriebsausgaben betrugen 7 240 548,71 (7 406 994,14) Francs oder 12 168,73 (12 575,54) Frcs. für 1 km Betriebslänge. Diese Verminderung der Ausgaben wäre noch bedeutender gewesen, wenn nicht in Ausführung des vorjährigen Hauptversammlungsbeschlusses ein Zuschuss von 73 166,35 Frcs. zur Versicherungs- und Ruhegehaltskasse der Beamten geleistet worden wäre. Diese Kasse ist am 1. Januar 1893 ins Leben getreten und hatte zu diesem Zeitpunkt 830 Mitglieder, die ein Gesammtgehalt von 1 691 296,75 Frcs., also durchschnittlich 2 032,81 Frcs. bezogen und ein Durchschnittsalter von 37 Jahren, 4 Monaten und 26 Tagen hatten. Im Laufe des Jahres sind keine Beamten vorzeitig in den Ruhestand getreten, aber 10 gestorben, von denen nur 5 verheirathet waren und 5 Wittwen, 3 grossjährige und 10 minderjährige Kinder hinterliessen. Da nur die Hälfte der Verstorbenen verheirathet und ihr Gehalt verhältnissmässig gering war, so würden die Beiträge der Mitglieder allein zur Deckung der Anforderungen ausgereicht haben; die Gesellschaft hat es indessen für angemessen gehalten, einen gleichen Beitrag wie die Mitgliederbeiträge in die Kasse einzuzahlen. Die Konsumanstalt in Löwen hatte einen Umsatz von 583 950,90 (616 322,25) Frcs.; der Rückgang ist indessen nur scheinbar und findet seine Erklärung in den geringeren Mehlpreisen. Bei der Steigerung der Einnahmen und dem Sinken der Ausgaben fiel das Verhältniss der letzteren zu den ersteren von 54,78 auf 53 %.

Mit der Nationalen Nebenbahngesellschaft hat die Grosse Centralbahn im Jahre 1893 einen Vertrag, betreffend Uebernahme des Betriebes der Linie Sichem-Montaigu, abgeschlossen. Der Betrieb hat am 22. Januar d. J. begonnen und erfolgt bei einer kilometrischen Einnahme von 5 000 Frcs. und darunter gegen einen Antheil der Centralbahn von 75 % der Betriebseinnahme. Bei einer kilometrischen Einnahme von mehr als 75 % fällt die Betriebsvergütung und beträgt $75 - \left(\frac{R - 5000}{1\,000}\right)$ %, mindestens aber 70 %. (R bedeutet Betriebseinnahme.)

Der Fahrpark bestand am 1. Januar d. J. aus 206 Lokomotiven, 128 Tendern, 370 Personenwagen, 182 Gepäckwagen und 7 065 Güterwagen verschiedener Art.

Der Betriebsüberschuss betrug 6 406 973,55 (6 112 027,56) Francs oder 11 001,93 (10 376,96) Frcs. für 1 km Betriebslänge.

Nach der Gewinn- und Verlustrechnung der Antwerpen-Rotterdamer Eisenbahngesellschaft, welche den Hauptrang unter den verschmolzenen Eisenbahngesellschaften einnimmt, treten dem Ueberschuss von 6 406 973,55 Frcs. hinzu: 1 935 Frcs. verschiedene Zinsen, 493 847,89 Frcs. (gegen 466 988,77 Francs in 1892) Guthaben aus der Abrechnung mit dem Staate auf Grund des Vertrages vom 28. April 1884, 1 000 000 Frcs. Pacht für die Linie Antwerpen-Gladbach, 502 555,66 Frcs. Wagenmiethe und 135 204,25 Frcs. Zinsengewähr des Staates. Von der 8 540 516,35 Frcs. betragenden Summe kommen indessen in Abzug: 1 496 534,25 Frcs. für Verzinsung und Tilgung der 3 % Schuldverschreibungen, 166 539,81 Frcs. für Steuern, allgemeine Unkosten usw., 53 040,85 Frcs. für Mitbenutzung von Bahnanlagen, Gewinnantheile der Direktoren usw., 166 026,56 Francs Pacht an die gegenseitige Eisenbahngesellschaft für die Linie Turnhout-Tilburg, 60 954,23 Frcs. Entschädigung für die Hauptwerkstätte Löwen und 3 745 795,98 Frcs. Antheile der übrigen zur Grossen Centralbahn verschmolzenen Gesellschaften; von letzterer Summe entfallen auf die Ostbelgische Gesellschaft 1 960 753,35 Frcs., auf Entre Sambre et Meuse 1 035 000 Frcs, auf Aachen-Hasselt 650 000 Frcs. und auf Hasselt-Landen 100 042,63 Frcs. Nach Bestreitung dieser Summen verbleibt für Antwerpen-Rotterdam ein Guthaben von 2 851 624,67 Frcs. (gegen 2 431 011,15 Frcs. in 1892), das sich durch 644 896,40 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 3 496 521,07 Frcs. erhöhte. Die am 28. April d. J. abgehaltene Hauptversammlung der Gesellschaft beschloss, an die Stammantheilscheine einen Gewinn von je 30 Frcs. und an die Genussscheine einen solchen von je 17,50 Frcs. zu vertheilen.

Die Eisenbahngesellschaft Entre Sambre et Meuse hat den Halbjahrsgewinn auf 6,25 Frcs. festgesetzt.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Parma-Spezia. Die Schlussbegehung der letzten Baustrecke Borgotaro-Quinadi, mit deren Betriebseröffnung die ganze Linie vollendet und verkehrsfähig ist, hat am 19. und 20. April d. J. stattgehabt, nachdem in der ersten Aprilwoche der Oberbau im Tunnel verlegt worden war. Ueber die feierliche Eröffnung der Linie (für welchen Tag seitens der Stadtverwaltung Spezia grössere Festlichkeiten schon seit längerer Zeit vorbereitet werden) soll in den nächsten Tagen Beschluss gefasst werden, nachdem am 24. April d. J. die amtliche polizeiliche Abnahme des letzten Bauloóses mit Einschluss des grossen Borgallotunnels mit zufriedenstellendem Ergebniss erfolgt war; am gleichen Tage wurde Pontremoli-Guinadi abgenommen.

Die den Apennin durchquerende hochwichtige Linie ist 119,34 km lang und enthält ausser den Endpunkten die Zwischenbahnhöfe Collecchio, Fornovo, Citerna, Lesignano Palmia, Solignano, Valmozzola, Berceto, Borgotaro, Guinadi, Pontremoli, Filattiera, Villafranca Bagnone, Aulla und Vezzano, sowie die Haltestellen Vico Fertile, Ozzano, Ostia, Licciana Terrarossa, Caprigliola Albiano und S. Stefano. Sie hat 32 Tunnels in einer Gesammtlänge von 25,42 km, unter welchen der grösste der mehrfach erwähnte Borgallotunnel von 7,97 km Länge ist. Für die Vorarbeiten und den Bau der ganzen Linie war 1879 eine Königliche Direktion in Genua gebildet worden, welche dann von 1881 bis 1886 in Parma ihren Sitz hatte. Seitdem und bis Ende Januar 1892 führte die Gesellschaft des Mittelmeernetzes die Leitung des Baues wie der Verwaltung, bis mit 1. Februar 1892 die Königliche Baudirektion in Parma wiederhergestellt wurde.

Die Bauausführung erfolgte in 15 Loosen:

1. Parma-Fornovo, Oktober 1880 begonnen, 2./7. 1883 eröffnet; 2. und 3. Fornovo-Solignano-Ghiare, ersteres im November 1882, letzteres Februar 1884 verdungen, beide 25./3. 1889 eröffnet; 4. und 5. Ghiare-Ostia-Borgotaro, Dezember 1889 verdungen, 15./5. 1893 eröffnet; 6. und 7. Borgotaro-Guinadi-Pontremoli, im September bezw. Dezember 1882 verdungen, in ersterem Loose den Borgallotunnel enthaltend, welcher ursprünglich eingeleisig vorgesehen, jedoch mit 2 Geleisen zur endgültigen Ausführung gebracht wurde. Loos 7 wurde im Juni 1890, Loos 6 infolge der Terrainschwierigkeiten erst gegenwärtig (im April dieses Jahres) fertiggestellt. Der Borgallotunnel ist einer der grössten in Italien und der zweitgrösste durch den Hauptkamm des Apennin (der Tunnel von Ronco misst 8 298 m). Die Bauloose 8 bis 14, Pontremoli-Filattiera - Villafranca - Grotto - Caprigliola - Ghiareto, wurden sämmtlich am 15./11. 1888 für den Betrieb eröffnet; Bauloos 15 bis Spezia wurde der betriebsführenden Verwaltung des Mittelmeernetzes übertragen, im September 1889 begonnen und dem Betrieb am 2./6. 1892 übergeben.

Bezüglich baldmöglichster Eröffnung der abzweigenden Strecke Sarzana-Santo Stefano, welche die Entfernung Rom-Mailand um 20 km abkürzt, sind an die maassgebende Stelle dringende Vorstellungen gerichtet.

Cajanello - Vairano - Isernia. Nachdem am 7. März d. J. die landespolizeiliche Abnahmebegehung der Strecke Roccaravindola-Isernia stattgefunden hatte und das Ergebniss lieferte, dass die Linie zur unverzüglichen Betriebseröffnung bereit erschien, fand die letztere am 21. März d. J. statt. Die Länge beträgt 17,5 km mit 2,2 % stärkster Neigung, enthält eine Krümmung von 250 m Halbmesser auf 0,48 km Länge und weist infolge des nothwendigen Uebersetzens des Volturno und seiner Zuflüsse eine unverhältnissmässige Anzahl grösserer Kunstbauten auf. Nach der Reihenfolge erscheinen: Die schräge Ravindolabrücke, drei stählerne Bogen zu je 32,65 m lichter Weite; die Volturnobrücke, sieben eiserne Bogen von je 35 m Lichtweite; der Viadukt über die Lorda in Mauerwerk mit 9 Bogen zu je 10 m Weite; über das S. Trinitathal ein Viadukt von 15 Bogen zu je 10 m; die Selvabrücke, ein metallener Bogen von 20 m; der Viadukt über den Longarno, Mauerwerk in 4 Bogen zu je 6 m; die Brücke über den Calle Paga, ein metallener Bogen von 20,7 m Länge; der gemauerte Viadukt über das Riccionithal, 7 Bogen zu je 10 m; ein desgleichen über den Roca Cupafluss in 3 Bogengruppen von bezw. 2, 4 und 9 Bogen, alle zu je 10 m Lichtweite; ein desgleichen über den Locicofluss zu 15 Bogen von je 10 m lichter Weite und schliesslich ein Viadukt über den S. Spiritofluss, 44 gemauerte Bogen zu je 10,50 m lichter Weite auf den beiden Enden und einem eisernen Mittelbogen von 65,2 m Spannung. Die 4 Tunnels messen an Länge:

S. Trinità 160 m, Longano 800 m, Campacchione 364 m und Riccioni 176 m. Die ganze Bahnlinie ist in der Provinz Campobasso gelegen und dem Baukreise Neapel zugetheilt.

Monfalcone-Cervignano. Die „Gazzetta di Venezia" berichtet, dass diese neue internationale Verbindungslinie, ab Monfalcone der Oesterreichischen Südbahnen (Triest-Cormons) abzweigend und über Ronchi, Pieris und Villa Vicentina zum Anschluss an die Linie Udine-Portogruaro der Venezianischen Baugesellschaft bei Palnianuova (Abkürzung über Pontebba) und S. Giorgio di Nogaro (Abkürzung Triest-Venedig) bestimmt, ihren Endpunkt bei Cervignano erhält und noch in diesem Monat voraussichtlich zur Eröffnung gelangt. Hiermit ist nach $1^1/_2$ Jahren Bauzeit ein langgehegter Wunsch der zunächst betheiligten Bevölkerungen von Friaul und Venezien einerseits, von Görz, Triest und Istrien andererseits zur Erfüllung gelangt. Die Linie hat ausser der grossartigen Isonzobrücke noch 84 Kunstbauten von grösserer oder geringerer Bedeutung und einen Aufwand von rund 1 700 000 fl. erfordert, wovon 200 000 fl. durch die Provinz Görz, die betheiligten Gemeinden und Privatpersonen aufgebracht wurden. Der Kopfbahnhof Cervignano ist reich ausgestattet.

Lecco-Colico. Die Handelskammer in Chiavenna hat die Regierung ersucht, Sorge dafür zu tragen, dass die Betriebseröffnung der Reststrecke Bellano-Colico nicht über den bevorstehenden Sommer hinaus verzögert wird. Die Handelskammer begründet ihr Gesuch damit, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Eröffnung der ganzen Bahnlinie eine unumgängliche Nothwendigkeit geworden sei, um der wirthschaftlichen Lage der betreffenden Landesgebiete wirksamen Aufschwung zu verleihen.

Eboli-Reggio. Die Theilstrecke Ricadi-Francavilla Angitola ist in einer Länge von 41,3 km baulich beendigt und zur Abnahme fertig. Für den noch verbleibenden Theil Angitola-Sant' Eufemia, welcher vertraglich in einer Länge von 21,5 km zum 31. März d. J. hätte dem Betriebe eröffnet werden sollen, musste eine Baufristverlängerung bis zu Ende August dieses Jahres nachgesucht werden. Auf der Strecke Pisciotti-Castrocucco werden gegenwärtig die vorgeschriebenen Biege- und Belastungsproben vorgenommen.

Rom-Viterbo. Nachdem am 14. April d. J. die landespolizeiliche Abnahme stattgefunden und ein gutes Ergebniss geliefert hat, ist die Betriebseröffnung am 30. April d. J. erfolgt, während die feierliche Einweihung bereits am Tage vorher bewirkt wurde. Einige mit dem anstossenden Gelände durch Zufuhrwege nicht in Verbindung zu setzende Haltepunkte werden für das Publikum überhaupt nicht eröffnet, ebenso Rom-S. Pietro, Cesano und Crociocchia, während mehrere andere Bahnhöfe, welche nur schmale Fusswege als Zugang haben, für einen beschränkten Verkehrsdienst von Personen, Gepäck, Hunden und Eilgut in Stücken von nicht über 50 kg eingerichtet werden. Zu letzteren gehören S. Onoffrio, Anguillara, Storta, Capranica und Barbarano, während der Rest dem vollen Verkehr zu dienen hat. (Wir behalten uns vor, aus der in Aussicht gestellten Bahnbeschreibung einen kurzen Auszug zu bringen, sobald dieselbe vorliegen wird. Die Redaktion.)

Die Schwedischen Eisenbahnen in 1893 und deren Betriebsergebnisse in 1892.

Die Betriebslänge der Schwedischen Staatsbahnen erhöhte sich durch die am 8. Dezember 1893 erfolgte Eröffnung der Nordlandsstrecke Hällnäss-Jörn (97 km) auf 2 916 km. Die für allgemeinen Verkehr eröffneten Privatbahnen erhielten im Jahre 1893 durch Eröffnung von Neubaulinien einen Zuwachs von 226 km. Die Gesammtlänge der Privatbahnen war zu Ende 1892 auf 5 642 km berechnet; indessen ist dabei die Eisenbahn Skara-Kinnekulle-Venern mit 30 km in Ansatz gebracht, obgleich die Hafenbahn von Station Gössäter nach dem Venern (3 km) nicht im ordentlichen Betriebe ist, so dass diese Bahn nur mit 27 km angerechnet werden kann. Andererseits hat sich die Länge der Helsingborg-Raa-Ramlösa Bahn, die auf 7 km angegeben war, als 8 km lang ergeben. Die Gesammtlänge der Privatbahnen betrug demnach Ende 1892 5 640 km und Ende 1893 5 866 km, die sich auf 113 verschiedene Gesellschaften vertheilte. Von den im Laufe des Jahres 1893 eröffneten Neubaustrecken sind die Linien Landskrona-Kjeflinge (21 km), Dalby-Tomelilla (45 km), Hernösand-Sollestea (102 km) und Stockholm-Saltsjön (15 km) vollspurig, dagegen die Linien Byvalla-Langshyttan (28 km) und Norrköping-Söderköping (15 km) schmalspurig.

Die Linie Landskrona-Kjeflinge geht aus von Landskrona (Station der Landskrona-Engelholm, sowie der Landskrona und Helsingborgs-Eisenbahn) und führt in südöstlicher Hauptrichtung nach Kjeflinge (Station der Malmö-Billesholm und der Lund-Kjeflinge Eisenbahn). Die Konzession wurde am 4. Februar 1892 Privatpersonen ertheilt, welche sie der Landskrona-Kjeflinge Eisenbahn-Aktiengesellschaft übertrugen; nachdem deren Gesellschaftsordnung am 26. März 1892 festgestellt war, wurde die Uebertragung am 12. Mai 1892 genehmigt. Die Bahn wurde am 8. August 1893 mit den Stationen Landskrona, Heljarp (5 km von Landskrona), Saxtorp (10 km), Annelöf (12 km), Dösjöbro (15 km), Dagstorp (17 km) und Kjeflinge (21 km) dem Betriebe übergeben. Eine Staatsunterstützung hat die Gesellschaft nicht erhalten.

Die Linie Dalby-Tomelilla ist die Reststrecke der Eisenbahn Malmö-Tomelilla, von der die Anfangsstrecke Malmö-Dalby am 20. Dezember 1892 eröffnet wurde. In Tomelilla ist Anschluss an die Eisenbahnen Ystad-Eslöf und Cimrishamn-Tomelilla vorhanden. Die Strecke Dalby-Tomelilla (45 km) wurde am 22. September 1893 mit den Stationen Björnstorp (29 km von Malmö), Veberöd (35 km), Ovedkloster (42 km), Sjöbo (48 km), Söfdeborg (53 km), Eriksdal (57 km), Lyckas (62 km und Tomelilla (69 km von Malmö) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Für die ganze Bahn hat die Malmö-Tomelilla Eisenbahn-Aktiengesellschaft ein Darlehen aus Staatsmitteln von 1 300 000 Kronen erhalten.

Die Linie Hernösand-Solleftea schliesst an die Zweigbahn Langsele-Solleftea der staatlichen Nordlandslinie an und führt längs des Angermann-Elf nach Hernösand an der Mündung dieses Flusses in den Bottnischen Meerbusen. Die Konzession wurde am 4. Mai 1888 ertheilt und auf die Hernösand-Solleftea Eisenbahn-Aktiengesellschaft, deren Gesellschaftsordnung am 28. März 1890 festgestellt wurde, übertragen. Nach verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen des Bauplans wurde die Bahn am 12. Dezember 1893 mit den Stationen Hernösand, Aelandsbro (8 km von Hernösand), Oringen (18 km), Veda (26 km), Ramvik (30 km), Sprängsviken (36 km), Franö (42 km), Kramfors (46 km), Dynäs (51 km), Bollstabruk (56 km), Nyland (62 km), Prestmon (71 km), Lökom (84 km), Gardnäs (89 km), Multra (95 km) und Solleftea (102 km) dem Betriebe übergeben. Für Anlage der Bahn wurde der Gesellschaft ein Darlehen aus Staatsmitteln von 2 350 000 Kr. bewilligt.

Die Linie Stockholm-Saltsjön geht von der Stockholmer Stadtbahn zwischen dem Tunnel und der Brücke nach Tegelviken aus und führt über Sickla und Dufnäs nach einer bei der Baggensfähre am südwestlichen Strande unter dem Namen Saltsjöbaden angelegten Landhausstadt. Die Konzession wurde am 12. Juni 1891 Privatpersonen ertheilt und der Stockholm-Saltsjön-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, deren Satzungen am 9. Oktober 1891 festgestellt wurden, übertragen. Nachdem die Konzession am 19. Februar 1892 eine Ergänzung erfahren hatte und der Bauplan zweimal geändert war, wurde die Strecke von Tegelviken bis Salsjöbaden Anfang Juli 1893 vorläufig in Betrieb genommen, aber erst am 23. Dezember 1893 mit den Zwischenhaltestellen Henriksdal, Sickla, Jerla und Dufnäs endgültig dem Verkehre übergeben. Eine Unterstützung aus Staatsmitteln hat die Gesellschaft nicht erhalten.

Die Linie Byvalla-Langshyttan gehört der Klosters-Aktiengesellschaft und führt vom Langshyttanwerk im Kirchspiel Husby (Kopparbergs Län) in südöstlicher Richtung nach der Station Byvalla der nördlichen Staatsbahn. Nachdem die Gesellschaft am 24. März 1893 die Konzession für den allgemeinen Verkehr erhalten hat, wurde diese ursprünglich nur für die eigenen Erzeugnisse der Gesellschaft bestimmte Bahn vom Juni 1893 ab mit den Stationen Langshyttan, Vesterby (6 km von Langshyttan), Stjernsund (12 km), Asbo (18 km) und Byvalla (23 km) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Eine Staatsunterstützung ist der Gesellschaft nicht bewilligt.

Die Linie Norrköping-Söderköping geht von Station Norrköping der südlichen Stammbahn aus und führt zunächst südöstlich bis Kummelby, alsdann südlich bis zur Stadt Söderköping am Göthakanal; eine noch im Bau begriffene Zweigbahn führt von Kummelby zunächst östlich bis Kuddby und dann südwärts über Häradshammar und Reseberga nach Oestersjön bei Arkösund an der Ostsee. Die Konzession wurde am 27. November 1891 Privatpersonen ertheilt und der Norrköping-Söderköping-Vikbolandets Eisenbahn-Aktiengesellschaft, deren Satzungen am 4. Februar 1892 festgestellt wurden, übertragen; diese Uebertragung wurde am 10. Juni 1892 genehmigt. Am 20. Dezember 1893 wurde die Linie Norrköping-Söderköping mit den Stationen Norrköping, Brannestad (3 km), Kummelby (6 km), Tingstad (8 km), Korsbrinken (11 km) und Söderköping (15 km) dem Betriebe übergeben. Für die Ausführung des ganzen Unternehmens ist der Gesellschaft ein Darlehen aus Staatsmitteln von 653 000 Kr. bewilligt.

Die Gesammtlänge aller Schwedischen Bahnen belief sich Ende 1893 auf 8 782 km, wobei die damals nur vorläufig dem Betriebe übergebene Linie Lulea-Gellivara-Malmberget (211 km) nicht mit eingerechnet ist. Von der Gesammtlänge haben 8 673 km, von denen 7 021 km vollspurig sind, unter einander Schienenanschluss. Vier Bahnen von zusammen 109 km sind ohne Verbindung mit einer anderen Linie. 32 km, nämlich die Linien Norberg-Klackberg, Nord-Guldsmedshyttan, Kumla-Yxhult, Röforswerk-Laxa, Falköping-Uddagarden, Skymnäs-

Björndelsbron und Säbyholm-Säby sowie die Staatsbahnstrecke Albano-Stockholm Ostbahnhof dienen nur dem Güterverkehr. In ganz Schweden mit Einschluss des nördlichen Län, Norrbotten, entfielen 2,03 km auf 10 000 Geviertmeter und 18,71 km auf 10 000 Einwohner; unter dem Durchschnitt blieben hinsichtlich des Flächeninhalts die Läns Vesterbotten, Jemtland, Göteborg und Bohus, sowie Vesternorrland, mit Bezug auf die Einwohnerzahl Göteborg und Bohus (1,62 km), Stockholm (Stadt und Län), Gotland, Oestergötland, Blekinge, Kalmar, Södermanland, Vesterbotten und Malmöhus. Am dichtesten waren die Eisenbahnen bezüglich des Flächeninhalts im Län Malmöhus (13,27 km) und hinsichtlich der Einwohnerzahl im Län Oerebro (37,65 km).

Die Baukosten beliefen sich Ende 1893 für die Staatsbahnen auf 276 339 156 Kr. (gegen 270 457 787 Kr. in 1892), für die Privatbahnen schätzungsweise auf 301,7 (289,9) Millionen Kronen, also für das Gesammtnetz auf 578 (560,4) Millionen Kronen. Aus Staatsmitteln waren für die Ende 1893 ganz oder theilweise im Betriebe befindlichen Privatbahnen 63 384 295,24 Kr. aufgebracht, davon waren 1 325 000 Kr. aus dem Handels- und Schifffahrtsfonds angewiesen und ohne Rückzahlungsverpflichtung; von den verbleibenden 62 059 295,24 Kr. sind 3 937 500 Kr. Beihilfe ohne Rückzahlungspflicht und 58 121 795,24 Kr. rückzahlbare Darlehen. An Fahrbetriebsmitteln waren Ende 1892 904 Lokomotiven, 1 928 Personenwagen, 91 Postwagen sowie 21 457 Gepäck- und Güterwagen, die zusammen eine Tragfähigkeit von 203 495 t hatten, vorhanden. Auf jedes Kilometer Betriebslänge entfielen durchschnittlich bei den Staats- und Privatbahnen 0,14 bezw. 0,09 Lokomotiven, 0,32 bezw. 0,19 Personen- und Postwagen sowie 3,29 bezw. 2,38 Gepäck- und Güterwagen.

Auf den Staatsbahnen, deren durchschnittliche Betriebslänge 2 753 km betrug, wurden im Jahre 1892 in I. Klasse 28 524, in II. 782 587, in III. 3 976 355 Reisende und 84 205 Militärpersonen, also im ganzen 4 871 671 Reisende befördert, die 207 906 399 Personenkm zurücklegten. Der Güterverkehr betrug 15 896 t, Eilgut, 2 990 107 t Frachtgut und 320 654 t frachtfreie Güter, also im ganzen 3 326 657 t; die frachtpflichtigen Güter (Eil- und Frachtgut) legten zusammen 294 472 267 tkm zurück. Vereinnahmt wurden aus dem Personenverkehr 7 570 124 Kr., aus dem Gepäck- und Postverkehr 675 689 Kr., aus dem Eil- und Frachtgutverkehr 13 412 863 Kr., aus dem Vieh-, Fahrzeug- und Leichenverkehr 528 120 Kr., aus ausserordentlichen Quellen 335 391 Kr., im ganzen also 22 522 187 Kr. oder 8 181 Kr. für 1 km. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 302 310 Kronen, für die Bahnunterhaltung und -Bewachung 4 197 905 Kr., für den Verkehrsdienst 4 913 513 Kr. und für die Zugförderung nebst Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel 6 833 187 Kr., im ganzen also 16 246 915 Kr. oder 5 902 Kr. für 1 km bezw 72,1 % der Betriebseinnahme. An Betriebsüberschuss verblieben 6 275 272 Kr. oder 2 279 Kr. für 1 km bezw. 2,38 % des Anlagekapitals.

Auf den Privatbahnen, deren durchschnittliche Betriebslänge 5 570 km betrug, wurden im Jahre 1892 314 691 Reisende in I. Klasse, 554 245 in II., 8 090 431 in III. und 144 541 Militärpersonen, zusammen also 9 103 908 Reisende befördert, die 195 597 650 Personenkm zurücklegten. Der Güterverkehr belief sich auf 20 032 t Eilgut, 7 927 425 t Frachtgut und 26 945 t frachtfreie Güter, zusammen also auf 7 974 402 t; von den frachtpflichtigen Gütern (Eil- und Frachtgut) wurden 329 930 726 Tonnenkilometer zurückgelegt. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 7 132 241 Kr., aus dem Gepäck- und Postverkehr 999 657 Kr., aus dem Eil- und Frachtgutverkehr 17 962 790 Kr., aus der Beförderung von Vieh, Fahrzeugen und lebenden Thieren 365 368 Kr. und aus ausserordentlichen Quellen 770 525 Kr., im ganzen also 27 230 581 Kr. oder 4 889 Kr. für 1 km. Die Ausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 1 454 438 Kr., für die Bahnunterhaltung und -Bewachung auf 3 800 736 Kr. und für die Zugförderung nebst Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel auf 5 504 080 Kr., zusammen also auf 15 195 021 Kr. oder auf 2 728 Kr. für 1 km bezw. 55,8 % der Betriebseinnahme. An Betriebsüberschuss verblieben 12 035 560 Kr. oder 2 161 Kr. für 1 km bezw. 4,52 % des Anlagekapitals. Bei 3 Privatbahnen betrug der Ueberschuss mehr als 10 % des Anlagekapitals, nämlich bei Laxa-Röfors (19,04), Vexiö-Alfvesta (13) und Säbyholm (12,75); bei 29 anderen noch über 5 %. Bei 2 Bahnen überschritten die Ausgaben die Einnahmen, nämlich bei Vattjom-Matfors um 5,17 %, bei Helsingborg-Raa-Ramlösa um 2,83 % des Anlagekapitals; bei der Ammebergs- und der Vintjern-Jädraas-Eisenbahn verzehrten die Betriebsausgaben vollständig die Einnahmen; endlich bei 15 anderen Bahnen betrug der Ueberschuss unter 2 % des Anlagekapitals.

Urtheile.

v. O. **Vertragsfreiheit der Verträge, durch welche bei einem Eisenbahnbau den anliegenden Grundeigenthümern für die freie Abtretung von Grund und Boden usw. die Anlegung von Bahnhöfen an bestimmten Stellen zugesichert wird.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Verträge, durch welche bei Erbauung einer Eisenbahn den Grundeigenthümern, deren Gebiet die Bahn durchschneidet, für die freie Abtretung von Grund und Boden oder sonstige Leistungen zur Förderung der Anlage als Entgelt vom Betriebsunternehmer die Anlegung von Bahnhöfen an bestimmter Stelle oder das Anhalten bestimmter Bahnzüge zugesichert wird, unterliegen grundsätzlich dem Prinzip der Vertragsfreiheit und begründen rein privatrechtliche Ansprüche unter den Kontrahenten, welche als solche dem Rechtswege nicht entzogen sind. Die Aufstellung und Abänderung der Fahrpläne, welche innerhalb Deutschlands im voraus öffentlich bekannt gemacht werden müssen, hängt jedoch nicht vom Belieben der einzelnen Bahnverwaltungen ab, sondern unterliegt der Kontrole und endgültigen Entscheidung der hierfür bestimmten staatlichen Aufsichtsbehörden. Das Eingreifen dieser obersten Verwaltungsbehörden in die von den einzelnen Bahnverwaltungen entworfenen Fahrpläne kann jederzeit ohne Rücksicht auf die von diesen geschlossenen Privatverträge, auf Grund der Hoheitsrechte der Einzelstaaten wie des Deutschen Reiches erfolgen, gleichviel ob dasselbe durch allgemeine Rücksichten auf die Sicherheit und Interessen des öffentlichen Verkehrs veranlasst wird oder auf besonderen gesetzlichen Bestimmungen beruht, wie z. B. dem Art. 41 Ab. 2 und 3 und 44 der Reichsverfassung, durch welche der Anschluss von Zweigbahnen, der durchgehende Verkehr und die Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne gesichert werden sollten. Von dieser Befugniss hat hier die zuständige Aufsichtsbehörde Gebrauch gemacht und sie war dazu befugt, obwohl der hier fragliche Vertrag die landesherrliche Bestätigung durch die Grossherzoglich Mecklenburgische Regierung erhalten hat. Mag auch diese Bestätigung den angenommenen weitgehenden Inhalt haben, dass damit alle und jede Einzelbestimmung des Vertrages besonders genehmigt ist; den Sinn konnte der staatliche Konsens niemals haben, dass die Grossherzogliche Landesregierung damit für alle Zeiten darauf verzichtete, aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohles in die Fahrpläne der Bahn zum Nachtheil der Vertragsrechte der Stadt Grabow einzugreifen. Diese Befugniss verblieb der Grossherzoglichen Landesregierung trotz der Bestätigung des Vertrages, denn dieselbe beruht auf unveräusserlichen Hoheitsrechten, an deren Aufgeben um so weniger gedacht werden kann, als die Bestimmung über die endgültige Regulirung der Fahrpläne der Berlin-Hamburger Bahn derzeit zum überwiegenden Theil von der Entschliessung anderer konkurrirender Staatsgewalten abhing. Der obersten Preussischen Verwaltungsbehörde stand daher, auch insoweit die Aufsichtsrechte über die Verwaltung und den Betrieb der Bahn auf der Mecklenburgischen Strecke durch den Staatsvertrag vom 19. Dezember 1883 auf den Preussischen Staat übertragen sind, das Recht zu, sowie hier geschehen, auf die Bestimmung des Fahrplanes entscheidend einzuwirken.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts i. S. Preuss. Eisenbahnfiskus/Stadt Grabow vom 27. Oktober 1893; Jurist. Wochenschr. 1893 S. 566 f.)

Bücherschau.

Riesenfeld, Die besondere Haftpflicht der Deutschen Arbeiterversicherungsgesetze. Berlin 1894. Der in den Civilgesetzbüchern des Reichs vertretene Grundsatz der Beschränkung der Haftpflicht auf eigenes Verschulden oder dasjenige der Untergebenen hat in der Reichsgesetzgebung zuerst im Haftpflichtgesetz eine wesentliche Ausdehnung erfahren. Immerhin besteht noch ein Zusammenhang zwischen Verschulden und Haftung, ersteres liegt in der mangelnden Fürsorge für Vermeidung von Gefahren. Mit diesem Prinzip hat das Krankenversicherungsgesetz gebrochen, die Verpflichtung des Unternehmers tritt unabhängig von der Schädigungsschuld ein. Noch weiter geht das Unfallversicherungsgesetz. Der Unternehmer haftet überhaupt nicht mehr dem Beschädigten, sondern der Berufsgenossenschaft. Diese Haftung wird als „Gesammthaft der Industrie“ bezeichnet. Die Verbindlichkeit umfasst nicht den entstandenen Schaden, sie hat eine bestimmte Summe ohne Rücksicht auf diesen zum Gegenstand und wird wie eine „Spezialsteuer“ erhoben. Dadurch ist der ehedem privatrechtliche Anspruch des Geschädigten einer öffentlich-rechtlichen Verpflichtung des Unternehmers gewichen.

Ein Verschulden kommt nur noch als Vorsätzlichkeit in Betracht und zwar auf Seiten des Beschädigten, indem es den Anspruch ausschliesst; auf Seiten des Unternehmers bezw. dessen Vertreters, indem es deren Haftung erhöht.

Diese Art von Fällen bilden die „besondere Haftpflicht“ der §§ 95—98 U.-V.-G.

Die systematische Darstellung dieses Sonderrechts zeigt, dass die neuen Versicherungsgesetze keineswegs — wie vielfach nicht genügend beachtet wird — die Haftpflicht der einzelnen im Umfange des bürgerlichen Rechts vollständig beseitigt haben. Dass die Klage gegen den Betriebsunternehmer von der strafrechtlichen Verurtheilung desselben abhängig gemacht ist, wird als ein Fehler gerügt, der infolge der hierdurch bedingten Rechtsverschleppung die Verwirklichkeit des Rechts des Beschädigten nahezu unmöglich mache.

Am Schlusse der Abhandlung sind die einschlägigen Oesterreichischen Gesetzesstellen zum Abdruck gebracht.

Bischweiler (Unterelsass), im Mai 1894.

Coermann, Gerichtsassessor.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Der im Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn auf Seite 23 aufgeführte Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Nördingen und Mühlacker wird vom 1. Juli d. J. an von 8,62 auf 8,82 *M.* für 1 000 kg berichtigt.

Strassburg, den 12. Mai 1894. (1208)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr. Am 1. Juni d. J. wird der Nachtrag VI zum Tarif für den vorbezeichneten Verkehr herausgegeben. Derselbe enthält neben anderen theilweise bereits veröffentlichten Tarifänderungen

a) geänderte Bestimmungen für die Anwendung der für die Uebergangspunkte Amanweiler Grenze, Bettingen Grenze, Fentsch Grenze, Noveant Grenze und Ulflingen Grenze im Tarife vorgesehenen Frachtsätze, gültig ab 15. Juli 1894;

b) neue Entfernungen für die an der Neubaustrecke Diez - Zollhaus gelegenen Stationen und anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen;

c) neue Ausnahmetarife für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, durch welche die Frachtsätze des bisherigen Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II
   1. für den Verkehr nach Stationen der Reichs - Eisenbahnen allgemein,
   2. für den Verkehr nach den Stationen Alexandrowo, Eydtkuhnen und Wirballen des Direktionsbezirks Bromberg und
   3. für den Verkehr von den Stationen Maizieres, Noveant und Rombach der Reichs-Eisenbahnen

   mit Wirkung vom 15. Juli 1894 aufgehoben werden;

d) Einbeziehung der Station Mochbern des Direktionsbezirks Berlin in den Ausnahmetarif 11 für Giesserei-Roheisen.

Die im Tarifnachtrag enthaltenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Tarifnachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Frankfurt a/M., den 18. Mai 1894. (1209)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Anschluss an die von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin unterm 25. v. Mts. erlassene Bekanntmachung bringen wir zur Kenntniss, dass der Ausnahmetarif für Getreide und Mühlenfabrikate sowie für Kleie mit dem 1. August d. J. auch im Verkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen mit der Oberhessischen und Eisern-Siegener Eisenbahn, sowie im Verkehr der Eisern-Siegener mit der Oberhessischen Eisenbahn und mit sämmtlichen Privatbahnen, mit denen der Ausnahmetarif eingeführt war, zur Aufhebung gelangt.

Elberfeld, den 17. Mai 1894. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Bayerisch - Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Reichenberg in den Ausnahmetarif 23 B für die Beförderung von Bier einbezogen. Die zur Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 17. Mai 1894. (1211)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Aufhebung der allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide etc. und der Ausnahmetarife für Malz. Nachdem die seit dem 1. September 1891 in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate, sowie die am 1. November 1893 in Kraft getretenen Ausnahmetarife für den Malzversand von Schlesischen Stationen, wie bereits bekannt gemacht, zum 1. August im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen Staatsbahnen ausser Kraft treten, gelangen dieselben am gleichen Tage auch im Verkehr mit denjenigen Privatbahnen zur Aufhebung, welche am Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau und der Staatsbahnverkehre Breslau-Berlin, Breslau-Köln (rechtsrh.), Breslau-Köln (linksrh.) und Breslau-Elberfeld betheiligt sind.

Breslau, den 17. Mai 1894. (1212)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die seit 1. Mai d. J. für den Stückgutverkehr eröffnete Station Hilpertsau an der Neubaustrecke Gernsbach-Weisenbach wird vom 16. Mai l. J. ab auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 16. Mai 1894. (1213)
Generaldirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch) -Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 25. Mai d. J. kommt der Nachtrag XVI zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, Entfernungen etc. für die neu aufgenommenen Stationen Töppeln-Ladegleis der Weimar-Geraer und Dahme der Dahme-Uckroer Eisenbahn, Ausnahmesätze für Eisen etc. des Spezialtarifs II von Station Rath des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.), sowie eine besondere, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte Bestimmung zu § 63 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 16. Mai 1894. (1214)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Vertrags-Kohlentarif von Zechen des Ruhrgebiets nach Paris. Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab werden die Stationen Altenessen, Bismarck, Essen, Gelsenkirchen, Recklinghausen und Wanne des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) in den Vertragstarif für die Beförderung von Kohlen in Extrazügen von Zechen des Ruhrgebiets nach Paris vom 1. Januar 1892 mit dem z. Z. bestehenden gemeinsamen Frachtsatze von 153,30 Frcs. für 10 000 kg aufgenommen.

Köln, den 17. Mai 1894. (1215)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband sowie Berlin-Südwestdeutscher, Berlin-Württembergischer und Ostpreussisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. August d. J. treten sämmtliche in den vorbezeichneten Verkehren bestehende Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie, ferner der Ausnahmetarif für Malz von verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Breslau nach Frankfurt a/M. H. L. B. und Ostbahnhof sowie Saargemünd Pfälz. B. ausser Kraft.

Erfurt, den 16. Mai 1894. (1216MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

a) Binnen- und Wechselverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und anschliessender Privatbahnen; b) Staatsbahnverkehre Erfurt - Altona, -Berlin, -Breslau, -Bromberg, -Frankfurt a/M. und -Magdeburg; c) Staatsbahn-Militärbahnverkehr. Die seit 1. September 1891 bezw. 1. Januar 1892 in den vorbezeichneten Verkehren in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Kleie, ferner die seit 1. November 1893 im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau einerseits und einigen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt andererseits bestehenden besonderen Ausnahmetarife für Malz werden am 1. August d. J. aufgehoben.

Erfurt, den 13. Mai 1894. (1217MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens aller übrigen betheiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Bayerischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. gelangen für die Beförderung der unter den Spezialtarif II fallenden, krummlinig profilirten und abfacirten, jedoch ungeschliffenen Bausteine (unverpackt) sowie der Steine des Spezialtarifs III (unverpackt) von verschiedenen Bayerischen Stationen nach Quedlinburg Ausnahme-Frachtsätze zur Einführung, über deren Höhe und Anwendung die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung auf Verlangen Auskunft ertheilen.

Magdeburg, den 19. Mai 1894. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Bromberg-Erfurt. Die am 15. Januar d. J. zur Einführung gelangten Ausnahmetarife für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) und Kalk etc. (Düngekalktarif) finden auch Anwendung im Verkehr mit den am Gütertarife betheiligten Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Erfurt, den 15. Mai 1894. (1219 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Italienischer Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. tritt ein Nachtrag VII zu Theil IB und ein Nachtrag IX zu Theil II in Kraft. Dieselben können kostenfrei von unserer Drucksachen-Kontrole bezogen werden.

Strassburg, den 12. Mai 1894. (1220)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Die in den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Hannover-Berlin, Breslau einerseits und Magdeburg andererseits auf Entfernungen von mehr als 200 km in Geltung befindlichen allgemeinen Ausnahme- (Staffel-) Tarife für Getreide, Mühlenfabrikate und Kleie vom 1. September 1891 werden auch für den Verkehr mit den an denselben betheiligten Privateisenbahnen zum 1. August 1894 aufgehoben. An Stelle derselben kommen demnächst die gewöhnlichen tarifmässigen Frachtsätze zur Erhebung. Ueber die hiermit verbundene Frachterhöhung ist das Nähere bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 17. Mai 1894. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Köln (linksrhein.) - Breslau. Am 20. Mai 1894 tritt zum Staatsbahn-Gütertarife Köln (linksrhein.)-Breslau ein Nachtrag XIII in Kraft.

Derselbe enthält eine von der Landes-Aufsichtsbehörde bereits genehmigte Ergänzung der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung der Eisenbahnen Deutschlands, sowie Aenderungen der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife nebst einzelnen Tarifberichtigungen.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei den betreffenden Stationskassen zum Preise von 0,25 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 18. Mai 1894. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband. Der seit dem 1. September 1891 im Nord-Ostsee-Verbands-Gütertarif bestehende (Staffel-) Ausnahmetarif Nr. 11 für Getreide und Mühlenfabrikate etc. auf Entfernungen von mehr als 200 km wird mit dem 1. August 1894 aufgehoben.

Altona, den 17. Mai 1894. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 gelangt für die Beförderung von Bleiglätte von Pribram nach Friedrichshafen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief ein Frachtsatz von 2,28 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, im Mai 1894. (1224)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 gelangen für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) in Ladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen							Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft		
	Aichberg-Steyrermühl	Ebenfurth	Linz	St. Pölten	Scheibls	Wels	Wien K. E. B.	Ebenfurth	Gloggnitz	Hall
	Frachtsätze in Mark für 100 kg									
Stationen der Hessischen Ludwigsbahn Waldhof . . .	1,93	2,34	1,92	2,19	2,17	1,87	2,29	2,34	2,53	1,82

München, im Mai 1894. (1225)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 gelangen für die Beförderung von Cellulose (Holzzellstoff) in Ladungen von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief im Verkehr mit der Station Waldhof der Hessischen Ludwigsbahn nachstehende Frachtsätze zur Einführung.

Nach oder von	Stationen der: K. K. Oesterr. Staatsbahnen				K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn				K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn		Mährisch-Schlesischen Centralbahn
	Frachtsätze in Mark für 100 kg										
	Brody	Eisenberg a. d. March	Welleschin	Zartlesdorf	Bielitz	Mährisch-Ostrau	Troppau	Zauchtel	Arnau	Freiheit-Johannisbad	Troppau
Waldhof . . .	4,16	2,83	2,02	2,07	3,08	2,98	3,01	2,92	2,68	2,65	3,01

München, im Mai 1894. (1226)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Gütertarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1894. Mit Wirksamkeit vom 20. Mai l. J. gelangen für die Beförderung von Düngemitteln des Ausnahmetarifs Nr. 49 des nebenbezeichneten Gütertarifs nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von Lehrberg
Prag (B. W. B.)	1,06
Prag (B. E. B.) (Bubna, Sandthor, Smichow)	1,06
Prag (Staatsbahnhof)	1,16
Teplitz (A. T. E.)	1,02
Teplitz-Waldthor K. K. Oe. St. B.	1,02
	Mark für 100 kg.

München, den 15. Mai 1894. (1227)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-westliche Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 treten im Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-westliche Staatsbahnen direkte Frachtsätze für die Beförderung von Vieh (ausschl. Pferden) in Ladungen zwischen den dem Direktionsbezirk Berlin angehörenden Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen einerseits und sämmtlichen, in den Tarif bisher nicht einbezogenen, für den Vieh- etc. Verkehr eingerichteten Stationen des Direktionsbezirks Altona andererseits in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 16. Mai 1894. (1228 MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. (Einführung neuer Tarife.) Am 1. Juni 1894 treten nachstehende Ausnahmetarife für die Beförderung von Stammholz, Brennholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz, sowie von Borke (Rinden) in Wirksamkeit:

a) Tarif, Theil IV, Heft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit bezw. Lindau transit, sowie Schweizerischen Stationen anderseits;
b) Tarif, Theil IV, Heft 2 für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit bezw. Lindau transit, sowie

Schweizerischen Stationen andererseits.

Zu den beiden genannten Tarifen treten gleichzeitig Anhänge in Kraft, welche Kursdifferenzen enthalten.

Dermalen werden die Kursdifferenzen im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abgezogen.

Die in diesen Tarifen enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der Schweizerischen Nordostbahn bezw. Bötzbergbahn gelten auch für die gleichnamigen Stationen der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen.

Exemplare der neuen Tarife (einschliesslich der Anhänge) sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von je 1 Krone 60 Heller erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1894. (1229)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Aufhebung einer Zusammenstellung von Frachtsätzen. Die im Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt vom 18. Januar 1894 Nr. 7 auf Seite 159 veröffentlichte Zusammenstellung der ab 1. Februar 1894 gültigen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn einerseits und einigen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn andererseits tritt am 1. Juli 1894, mit welchem Tage im Nordwestböhmischen Eisenbahnverbande neue direkte Tarife zur Einführung gelangen werden, ausser Kraft.

Prag, am 15. Mai 1894. (1230)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Bakov	68 ₰
„ Jungbunzlau	68 „
„ Münchengrätz	68 „
„ Svijan-Podol	68 „

Die Frachtsätze für Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 17. Mai 1894. (1231)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. Einführung des VI. Nachtrages zu Theil II, Tarifheft Nr. 1. Am 1. Juni 1894 tritt der VI. Nachtrag zu Theil II, Tarifheft Nr. 1 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres, gültig vom 1. (beziehungsweise 20.) August 1886, in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag bringt die Ausserkraftsetzung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. XXII (Holz) zum Ausdrucke.

Exemplare des Nachtrages VI sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen gratis erhältlich.

Wien, am 16. Mai 1894. (1232)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) je ein neuer Theil II des Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarifs in Kraft. Dieselben enthalten anderweite, von der Landesaufsichtsbehörde genehmigte besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 16. Mai 1894. (1233)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

---

3. Generalversammlungen.

Die 24. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Dienstag, den 19. Juni d. J.,
Mittags 12 Uhr,

in das Dienstgebäude des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1. April 1893/94,
2. Bericht des Aufsichtsraths über die Prüfung der Bilanz,
3. Neuwahl für vier durch Ablauf der Wahlperiode ausscheidende Mitglieder des Aufsichtsraths.

Magdeburg, den 11. Mai 1894. (1234)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsrathes
der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

Privatbahn-Berufsgenossenschaft. Die Genossenschaftsmitglieder werden zu der diesjährigen am

Freitag, den 15. Juni, Vormittags 12 Uhr,

zu München, Junemann'sche Weinhandlung, H. Eckel & Co., Burgstrasse 17, stattfindenden ordentlichen Genossenschaftsversammlung gemäss § 6 des Statuts ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

1. Geschäftsbericht des Vorstandes.
2. Prüfung und Abnahme der Jahresrechnung für 1893.
3. Nachbewilligung von Verwaltungskosten für 1893.
4. Voranschlag für 1895.
5. Ausscheiden des Deutsch-Nordischen Lloyd, der Mecklenburgischen Südbahn und der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.
6. Neuwahl von Vorstandsmitgliedern.
7. Neuwahl des Ausschusses zur Vorprüfung der Jahresrechnung für 1894.

Lübeck, den 16. Mai 1894. (1235H&V)
Der Genossenschaftsvorstand.
Brecht,
Vorsitzender.

---

4. Verdingungen.

Lieferung von Petroleum betr. Vom 1. Juli 1894 bis 30. Juni 1895 sind im ganzen 1 000 000 kg Petroleum zur Beleuchtung zu liefern.

Die Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare sind von der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Petroleumlieferung" bis zum 8. Juni d. J., Abends 6 Uhr, bei der Königlichen Generaldirektion einzureichen.

Die Anbieter bleiben bis zum 20. Juni d. J. an ihre Gebote gebunden und haben dieselben, falls bis dahin Benachrichtigung nicht erfolgt, als abgelehnt zu betrachten.

Bereits früher unverlangt abgegebene Angebote sind in der oben vorgeschriebenen Form zu wiederholen.

Dresden, am 19. Mai 1894. (1236)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 40. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 26. Mai 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 38.)

3. Tunnelausführungen im schwimmenden und rolligen Gebirge.

Es ist zwischen der provisorischen Auskleidung der Ausbruchstrecken in Holz und Eisen zu unterscheiden. Die erstere ist die ältere, für die vorstehend bezeichneten Gebirgsarten freilich auch am wenigsten zulängliche; die eigentliche Bedeutung für weiche Gebirgsarten kommt denjenigen Methoden zu, welche auf die Verwendung eiserner Verschalungen gegründet sind. Der Vollständigkeit halber werden indessen im folgenden auch die erstangeführten Methoden behandelt. Die Art der definitiven Auskleidung — ob in Mauerwerk oder Eisen — ist auf die Baumethode nicht von entscheidendem Einfluss. Zu bemerken ist, dass die im nachfolgenden zu besprechenden Methoden nicht auf andere, als im Profil nach der Form stehender Hufeisen ausgeführte Tunnel Anwendung gefunden haben.

A. Verschalung der Ausbruchstrecken in Holz.

a) Stollen.

Die älteste Art, schwimmendes Gebirge zu durchtunneln, bildet der Einbau der sogenannten Getriebszimmerung. Für die Herstellung von Stollen verfuhr man bereits vor Jahrhunderten in den ungünstigsten Fällen in der Weise, dass man in der Firste und an den Ulmen, d. h. an der Decke und den Seiten, gegebenenfalls auch an der Sohle eine Verpfählung aus einzelnen, einander zum Theil übergreifenden Schüssen, deren jeder während des Einbaues eine Art rings herum greifender kurzer Spundwand darstellt, vorantrieb, und die Brust oder den Ortstoss mit waagerechten Zumachebrettern verzog, so dicht wie nur irgend möglich, um das Ausfliessen des Gebirges zu verhindern. Sorgfältigste Dichtung der etwaigen Fugen, durch dahinter gestossenes Moos, Stroh usw. ist hierbei Bedingung. Der Abbau erfolgt bei diesem Verfahren in der Weise, dass unter einer Reihe von Pfählen — gewissermaassen Spundpfählen — eine andere in das Gebirge hinter den Brustverzug vorgetrieben wird, wie wenn man etwa ein gewöhnliches Flachziegeldach nicht von unten nach oben, sondern von oben nach unten decken würde, wobei es nöthig wäre, jede Deckplatte unter der entsprechenden der vorherigen Reihe hindurch vorzuschieben, nachdem man die untere Kante der letzteren vorläufig durch Unterlegen eines Keiles hoch genug abgehoben hätte. Nachdem eine neue Reihe von Pfählen tiefer in das Erdreich hinein ringsherum vorgetrieben sind, wird der Brustverzug allmählich in der Weise nachgeschoben, dass man von oben herunter ein Zumachebrett nach dem andern löst, Gebirge abfliessen lässt und hierdurch Raum schafft, um das Brett in grösserer Tiefe wieder einzusetzen. Dann folgt das nächstfolgende Brett usw. bis unten hin. Man muss es in der Hand haben, die freigelegten Oeffnungen in jedem Augenblick wieder zu verschliessen. Darf das Gebirge nur in den allerkleinsten Partien freigelegt werden, so müssen die Zumachebretter nach der Breite getheilt werden. Die Arbeiten müssen auf das Sorgfältigste ausgeführt werden, damit das Gebirge nicht fortgerissen wird und den Stollen zu Bruch bringt. Der Brustverzug liegt gleichsam in einem Ringe von „Mann an Mann" liegenden Pfählen, die sich ihrerseits an First, Ulmen und Sohle wieder um eine Auszimmerung von Gespärren, soge-

nannten „Gevieren“ als Stulp oder Muff in einzelnen Schüssen rings herumlegen, so dass schliesslich eine aus schuppenartig übereinandergreifenden Pfahlstulpen gebildete Röhre entsteht. Dass man die Brust nicht mehr mit Zumachebrettern vorwärts bringen kann, sondern auch diese mittelst Pfählen abtreiben muss, ist selten, viel häufiger aber ist das Gebirge so beschaffen, dass man eine Verpfählung in der Sohle nicht nöthig hat, sondern die letztere mit Brettern zudecken kann. Bei günstigerem Gebirge kommt man überhaupt zu wesentlichen Vereinfachungen. Oft genügen auch an First und Ulmen einfache Bretterverkleidungen statt der Pfähle und im allergünstigsten Fall würde man wohl auch bei offener Brust arbeiten können. Wie man im einzelnen Fall zu verfahren hat, richtet sich ganz nach der Art des Gebirges.

b) Tunnel.

Die für Stollen angewendete Art des Abtriebs findet in weiterer Verfolgung des ursprünglichen Gedankens auch bei grösseren Profilen im Tunnelbau Anwendung, in der einfachsten Weise bei den sogenannten offenen Tunneln, d. h. solchen, die ganz oder theilweise im offenen Einschnitt hergestellt und nach ihrer Fertigstellung später wieder verfüllt werden. Ist eine solche Ausführung nicht angängig, so bedient man sich der beiden Verfahren, welche als die „Oesterreichische“ und „Englische“ Methode bekannt sind. Man hat nach diesen Methoden mehrfach sogenannte verdeckte Tunnel im schwimmenden Gebirge unter unsäglichen Schwierigkeiten hergestellt.

α) Offene Tunnel.

Die bekanntesten Beispiele von offenen Stadtbahntunneln bieten die älteren Londoner und die Glasgower Untergrundbahnen, die zunächst kurz besprochen werden sollen.

1. Die älteren Londoner Untergrundbahnen.

Die weltberühmten unterirdischen Londoner Verkehrswege zeichnen sich weniger dadurch aus, dass sie bauliche Schwierigkeiten geboten hätten, welche das eigentliche Abbauverfahren betreffen, als vielmehr dadurch, dass zahlreiche und eigenartige Schwierigkeiten entstanden sind, die sonstiger technischer Natur waren. Rziha äusserte sich bereits im Jahre 1863 über die ältesten Abschnitte dieser Anlagen wie folgt: „Der bedeutendere Theil ist ja nur in der Weise überwölbter Einschnitte hergestellt und es lässt sich nach diesem vom speziellen Fachmann nicht jene Exaltation theilen, welche die „underground railways“ als ebenbürtig mit dem Stolze unserer Wissenschaft, nämlich dem Themsetunnel*) hinstellt. Der grösste Theil der unterirdischen Bahn führt unter breiten Strassen mit vielleicht 10 Fuss (3,05 m) Firsthöhe des Terrains dahin, und da, wo Häuser im Wege standen, wurden dieselben einfach weggerissen. Man hat bei dieser Bahn das Baugewühl immer zu Tage treten sehen können und ist somit vom unterirdischen Treiben, Schaffen und Kämpfen wenig die Rede gewesen.“ Für die neueren Strecken, nämlich den Abschnitt Mansion House-Aldgate und die Whitechapel-Erweiterung, die Mitte der 80er Jahre gebaut wurden, lagen die Bedingungen für die unmittelbar unter den Strassen liegenden Abschnitte freilich ungünstiger. Die Strassen in der City sind enge und überaus verkehrsreich. Die Arbeit musste tagsüber von der Strassenbahn ferngehalten werden; nur während der Nachtstunden von etwa 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens konnte man von oben Ausschachtungen vornehmen. Wo die Bahn unter Strassen läuft, ersetzte man das Pflaster durch Bohlenlagen. Diese ruhten auf Querbalken, die zwischen den Bordsteinen der Fusssteige eingekeilt waren. Man stellte sich einen geeigneten Schachteingang an der Seite her und trieb von diesem ausgehend einen Firststollen mitten unter der Strasse entlang, dicht unter den Querbalken, weitete diesen Stollen, unter gehöriger Unterzimmerung der Querbalken nach beiden Seiten weit genug aus, um für die Widerlager des Tunnelgewölbes Schachtgruben abteufen zu können, die man dann mit Mauerwerk oder Beton füllte. Schliesslich grub man den zwischen den Widerlagern befindlichen gewachsenen Boden soweit ab, dass man die Schalung für das Firstenmauerwerk darauf legen konnte und wölbte über dieser den Tunnel ein. Unter dem Schutz des fertigen Gewölbes wurde der Kern abgebaut und das Sohlgewölbe eingezogen. Das beschriebene Verfahren konnte fast durchweg innegehalten werden.

Aus dem angeführten ist zu ersehen, dass das zu durchfahrende Gebirge im allgemeinen keine sonderlichen Schwierigkeiten geboten hat. Da, wo Wasser in Frage kam, konnte man den Zudrang desselben noch mit den Mitteln der gewöhnlichen Wasserhaltung bewältigen. Auf den der Themse entlegeneren Abschnitten waren grösstentheils trockene Schichten von Sand und Kies, sowie Thon zu durchqueren, während freilich auf dem unmittelbar neben der Themse gelegenen Abschnitt auch angeschwemmter und aufgeschütteter Boden in Betracht kam, der zum Theil auch mit Schlamm und Schlick durchsetzt war. Stellenweise mussten Kultur- und eingelegte Torfschichten von etwa 2 m Stärke und bis 200 m Länge durchfahren werden, was tiefe Fundirungen und kräftige Wasserhaltung erforderlich machte. Man hat in solchen Fällen stets Sohlgewölbe eingezogen. So ruht auch die Station Temple auf breitem Sohlgewölbe, und dieses wieder auf einer starken Betonlage. Grössere Schwierigkeiten haben die Tunnel der Ostlondonbahn bereitet. Sie sind in einer stark wasserführenden Kiesschicht hergestellt und haben durchweg Sohlengewölbe erhalten. Die Wasserhaltungsarbeiten waren hier recht beträchtliche, immerhin kam man auch hier ohne grundsätzliche Aenderungen des Verfahrens aus.

2. Die Glasgower Untergrundbahnen.

Auch die Glasgower Untergrundbahnen boten für den Baubetrieb keine grösseren Schwierigkeiten als die Londoner Bahnen. Das zu durchfahrende Gebirge besteht in Glasgow aus Thon, Sand, Mischungen aus beidem und Fels. Die fast vollendete Glasgower Centralbahn — die City und Distriktbahn ist älter — ist nach dem Muster der Londoner Untergrundbahn hergestellt; nur einige Abweichungen sind getroffen. Auf jeder Strassenseite wurden mit Hilfe eines Fahrkrahns, welcher die Strasse überspannte, und so dem Fuhrwerksverkehr freien Raum liess, Pfahlreihen eingerammt. Die Rammen, Kessel usw. waren auf der oberen Plattform des Krahns untergebracht, dessen Füsse auf Schienen liefen. Wenn die Arbeit auf einem Abschnitt der Strasse fertiggestellt war, wurde der Krahn um eine weitere gleiche Länge vorgeschoben, während die Fahrbahn des vorherigen Strassenabschnittes aufgenommen und durch eine kräftige hölzerne Plattform ersetzt wurde, die auf den Pfahlreihen ruhte und von starken Hölzern unterfangen wurde. Im weiteren wurde dann in der Weise verfahren, wie es für die Londoner Ausführungen beschrieben ist.

β) Verdeckte Tunnel.

Bei den verdeckten Tunneln treten an die Stelle der beim Stollenbau üblichen Geviere vollständige polygonartig ausgebaute aufeinander folgende Gespärre (Oesterreichische Methode), oder langgelegte Joche, welche ähnlich wie Dachfetten die Verpfählung tragen (Englische Methode). Bei der Oesterreichischen Methode wird das Tunnelprofil in Theilen abgebaut. Es wird von einem Firststollen und einem Sohlstollen ausgegangen, die dem eigentlichen Volltunnel voraufgeführt werden, bis schliesslich der Vollausbruch ähnlich wie der einfache Stollen rings durch Pfähle ausgekleidet ist, die im oberen Theil nach vorwärts, d. h. in der Richtung der Tunnelachse, im unteren nach abwärts eingetrieben sind. Die blosgelegten Ortstellen sind in der für Stollen bereits beschriebenen Weise mit Zumachebrettern verzogen anzunehmen, die der Reihe nach weggenommen und wieder eingesetzt werden, um das Gebirge

*) Ueber diesen, der nun auch weit überholt ist, später.

ausfliessen zu lassen. Innerhalb der Gespärre, auf denen die Pfahlreihen oben in schachtelhalmartiger Folge wie polygonale Ringstücke aufruhen, während sie sich unten wie aufrecht stehende Dachflächen dahinter lehnen, wird die Ausmauerung des Tunnels, die dem Vollausbruch auf dem Fusse folgt, hinter Lehrbögen allmählich hochgeführt. Dabei werden die Zimmerhölzer nach und nach, wie sie dem Mauerwerk hinderlich werden, entfernt und durch provisorische ausgewechselt, bis auch diese entbehrlich werden. Die Gespärre folgen ebenso wie beim Stollenbau so dicht aufeinander, wie es der Pfahllänge entspricht. Ist das Gebirge fester, so ergeben sich auch hier Vereinfachungen. Jedenfalls verhindert die Oesterreichische Zimmerung, soweit dies durch eine Zimmerung überhaupt erzielt werden kann, die Auflockerung des Gebirges in ziemlich hohem Maasse.

Die Oesterreichische Methode hat von Rziha eine sehr wesentliche Verbesserung dadurch erfahren, dass die sämmtlichen Ausbautheile bis auf die Verpfählung in Eisen hergestellt werden. Hierdurch wird eine grössere Sicherheit gegen Formänderungen erreicht, Zusammendrückungen werden vermieden und infolge der geringeren Abmessungen des Einbaues der Arbeitsraum vergrössert. Was beim Oesterreichischen System die „Sparrenzimmer", sind hier eiserne Kranzgerüste, bestehend aus einem festen Lehrgerüsttheil mit einem ringsherum laufenden Kranz von „Mann an Mann" gestellten eisernen Viereckrahmen, welche die zukünftige Stärke des Gewölbes, einschliesslich der Verschalung darstellen. Der Sohlbogen des Tunnels, welcher bereits v o r Aufstellung dieses Rahmens fertiggestellt wird, dient dem Kranzgerüst als Auflager. Mittelst solcher Sparrengerüste werden kurze Scheiben des fortlaufenden Tunnels nacheinander abgebaut. Auf dem Umfang der Gerüste, d. h. dem Kranz von Viereckrahmen, ruht die Verpfählung, welche sich in stulpartigen Ringen um die Leibung des Ausbruchs herumzieht. Die Pfähle verlaufen hier auch im u n t e r e n Theil in der Richtung des Tunnels. Dem Vollausbrauch vorauf ist ein Sohlstollen geführt, dessen Geviere ebenfalls aus Eisen bestehen. Den Brustverzug der abgebauten Vollausbruchscheiben hat man sich wieder aus Zumachebrettern bestehend zu denken.

Wird nun gewölbt, was in einzelnen Ringen geschieht, so werden die einzelnen Theile des Rahmenkranzes, wie das Gewölbe hochsteigt, herausgenommen, die Verschalungspfähle durch Schraubenstempel oder in anderer geeigneter Weise gestützt, bis auch diese entbehrt werden können. Zuletzt bleibt nur der feste Lehrgerüsttheil unter dem geschlossenen Gewölbe übrig, den man dann fortnimmt und vor Ort von neuem wieder aufbaut. Der Vortrieb erfolgt auch hier, wie schon angegeben, mit Benutzung der Getriebepfähle. Nachdem diese, in der First beginnend, vorgetrieben worden sind, wird das Gebirge durch Losnehmen der Zumachebretter in einzelnen Partien ausfliessen gelassen oder abgestochen, worauf die Zumachebretter wieder an Ort gebracht werden. Die Brust wird mit Schraubenspindeln nach rückwärts in geeigneter Weise abgestützt. Dies bedingt die Herstellung eines durchaus soliden Längsverbandes und kräftiger Verstrebungen, um den Druck nach rückwärts gut zu übertragen. Dass die Anwendung der genauen Linien des Eisens ein genaueres und besseres Arbeiten ermöglicht, ist ohne weiteres klar.

Die Englische Methode, die ebenso wie die beschriebenen mehrfach im schwimmenden Gebirge Anwendung gefunden hat — beim Saltwoodtunnel der Englischen Südostbahn, einem Abschnitt des von Stephenson erbauten Kilsbytunnels der Englischen Nordwestbahn usw. —, kennzeichnet sich im Gegensatz zu den ersteren dadurch, dass man das ganze Tunnelprofil in kleinen Längen v o l l s t ä n d i g ausbricht und gleich fertig einwölbt. In den einzelnen Abschnitten wird das Gebirge durch Jochhölzer oder Kronenbalken abgefangen, die vor Ort auf einer dort aufgestellten Abstempelung, welche gleichzeitig die Brust stützt, hinterwärts dagegen auf dem fertigen Gewölbe aufruhen. Die Verpfählung wird von der Firste nach den Seiten hinter den Jochen heruntergetrieben. So entsteht ein vollständig freier Raum, in dem die Auswölbung bewirkt wird. Nachdem ein Abschnitt fertig eingewölbt ist, wird weiter abgebaut, indem die Brust vorgetrieben und die Kronenbalken hinter dem Gewölbe wieder vorgezogen werden. Die Pfähle müssen bei den schwimmenden Gebirgsarten vor dem Legen der Kronenbalken eingetrieben werden; diese Getriebszimmerung ist aber bei dem Englischen System nicht leicht und nicht gefahrlos anzubringen, weil man sie in stark konkaver Fläche einzubauen hat. Die Zonenlänge kann man nöthigenfalls bis auf 3 m verringern und auch dann noch die Joche gegebenenfalls durch Zwischengespärre stützen.

Der Vortrieb wird bei der Englischen Methode zweckmässig von einem Sohlstollen, gegebenenfalls noch von einem Firststollen aus bewirkt. Bei einer der neuesten Ausführungen, dem in den letzten Jahren in der Stadt Baltimore ausgeführten Howardstreettunnel im Zuge der Baltimorer Verbindungsbahn, hat man, abweichend von allen früheren Ausführungen, die Arbeit von zwei seitlichen Sohlstollen aus in Angriff genommen. Das Bauwerk gehört zu den längsten Tunneln, welche man in der Neuzeit im weichen Gebirge vorgetrieben hat. Der Boden besteht wesentlich aus Sand, der mehr oder weniger stark wasserführend ist. Das Wasser entstammt einer Kiesschicht, in welche städtische Abwässer geleitet werden. Man hat nämlich, da nur wenig Abwässerkanäle in der Stadt vorhanden sind, Brunnen gegraben, welche zur Aufnahme der Schmutzwässer dienen. Der Tunnel liegt unter der Howardstreet so tief, dass die Fundamente der an der Strasse liegenden Gebäude sich noch vollkommen in dem Bereich des Ruhewinkels des seitlich am Tunnel liegenden Erdreichs befinden. Es sind daher auch Klagen über schädliche Senkungen der Gebäude, die stellenweise bis zu 10 Geschossen hoch sind, nicht laut geworden. Wohl aber sind in der Strasse selbst Senkungen, stellenweise bis zu 45 cm und darüber vorgekommen. Die Seilgrube der in der Strasse liegenden Kabelbahn brach an mehreren Stellen, Abwässerkanäle, Wasser- und Gasleitungen litten Schaden und an einer Stelle trat das Leuchtgas in den Tunnel aus. Es blieb nichts übrig, als die jeweiligen Schäden so schnell wie möglich auszubessern. Streckenweise mussten ganz neue Rohrleitungen gelegt werden; trotz aller grossen Vorsicht, mit der die Arbeiten ausgeführt wurden, hat man also widrige Nebenumstände nicht vermeiden können.

Man kann mit Bezug auf die drei angeführten Systeme sagen, dass in starkdrückendem mildem, rolligem und schwimmendem Gebirge die Sparrenzimmerung (Oesterreichische Methode) stets der Jochzimmerung vorzuziehen ist. Am vollkommensten ist das System von Rziha. Für besonders druckhaftes schwimmendes Gebirge kommt aber auch diese Methode nicht mehr in Frage, wie im späteren gezeigt wird.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 13.66 km lange Strecke R e i n s d o r f - F r a n k e n h a u s e n der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als V e r e i n s b a h n s t r e c k e zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1570 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik und den Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend das Fragenheft zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse des Vereins usw. (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 1603 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des

Ausschusses für die Vereinssatzungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1604 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 1635 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichniss vom 1. Mai 1894 (abgesandt am 24. bis 26. d. Mts.).

Nr. 1636 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nicht-Vereinsbahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichniss vom 1. Mai 1894 (abgesandt am 22. und 23. d. Mts.).

Nr. 1639 vom 21. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1643 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 24. d. Mts.).

Nr. 1682 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bestimmungen der Anlage I zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 24. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums für das Jahr 1894.

Bei der Debattirung dieses Voranschlages wurden schon bei den Kapiteln über die anderen Ressorts desselben von den Abgeordneten vielfache Wünsche und Beschwerden bezüglich der Eisenbahnen vorgebracht. Die Lösung der Tauernbahnfrage, die Verstaatlichung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, das Lokalbahnwesen Istriens und der Bukowina, die Tarifpolitik der Regierung, der Wagen- und der Kohlenmangel, die bessere Verbindung Vorarlbergs mit Bayern, Lehrkurse für das Sanitätswesen im Eisenbahnbetriebe, Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion, sowie eine Menge anderer minder wichtiger Forderungen lokaler Natur kamen zur Sprache. Der Handelsminister hat vorläufig nur die ebenfalls vorgebrachten Fragen, betreffend den Fluss- und Seeverkehr, wie folgt beantwortet:

„Die Subvention an den Oesterreichischen Lloyd hat sich als fruchtbar erwiesen. Die Gesellschaft hat eine neue Linie von Triest nach Shanghai bis Kobe in Ausführung gebracht und seine Brasilfahrten von 6 auf 8 vermehrt. Dieselbe ist jetzt damit beschäftigt, eine Eilfahrt von Triest nach Cattaro einzurichten, wozu neue Schiffe gebaut werden müssen, so dass der Verkehr mit Dalmatien auf diese Art wesentlich abgekürzt würde.

Auch die Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft hat sich durch die Subvention vortheilhaft entwickelt. Die Erneuerung und Rekonstruktion des Schiffsparkes schreitet stetig fort. Sie ist in der Lage, den Verkehr auf der Donau wesentlich zu fördern und der Aufgabe, die Oesterreich gestellt ist, die Donau als Verkehrsader zu beherrschen, nachzukommen. In neuerer Zeit höre ich, dass die Ungarische Regierung bestrebt ist, eine andere Gesellschaft daneben zu subventioniren. Ich glaube, dass es im Interesse beider Theile nicht gelegen sein kann, eine Konkurrenz in dem Sinne zu schaffen, um beide Gesellschaften lebensunfähig zu machen. Ich glaube, dass eine Vereinbarung mit Ungarn allerdings stattfinden könnte, um die Schifffahrt auf der Donau vortheilhaft für beide Reichshälften zu gestalten. Oesterreich wird den Betrieb auf der Donau und die Verbindung mit den unteren Donauländern auf alle Fälle mit unserer Donau-Dampfschifffahrt aufrecht erhalten.

Bezüglich des vorliegenden Projektes für den Donau-Oderkanal kann sich die Regierung noch nicht aussprechen. Es sind auch die Betriebskosten eines solchen Kanals ausserordentlich schwer zu ermitteln. Denn es gibt für die Ertragsfähigkeit des Kanals einen Faktor, der sehr schwer zu ermitteln ist, nämlich die Tariffrage, weil man nicht wissen kann, inwieweit die konkurrirenden Bahnen mit ihren Tarifen nach dem Bau des Kanals herabgehen und so auch den Ertrag des Kanals in Frage stellen werden. Das Handelsministerium hat sich bei Beurtheilung der Kanalfrage auch auf den volkswirthschaftlichen Standpunkt und nicht nur auf den des Verkehrswesens zu stellen und kann sonach für derartige Verkehrsanlagen nur in dem Maasse eintreten, als der Staat dafür leistungsfähig, d. h. als es möglich ist, dieselben durchzuführen, ohne den Staat wesentlich zu belasten und ohne das Gleichgewicht des Staates zu alteriren."

Endlich bemerkt der Minister: „Wien muss der Centralpunkt unseres Verkehrs bleiben, daher müssen die Verkehrsmittel in Wien vermehrt und die besten Verbindungen mit dem Triester Hafen angestrebt werden."

Der Handelsminister wird wahrscheinlich die eigentlichen Eisenbahnfragen in einer der nächsten Sitzungen des Abgeordnetenhauses beantworten, welche noch von seinem Budget in Anspruch genommen werden, worüber wir dann berichten.

Die Temperatur in den Personenwagen.

Diesbezüglich ist den Verwaltungen der Privatbahnen folgender Erlass der K. K. Generalinspektion zugekommen:

Im Sommer des vorigen Jahres wurde die Wahrnehmung gemacht, dass der Lüftung und thunlichsten Temperaturabkühlung bei jenen Personenwagen, welche vor Einstellung in die Züge längere Zeit nicht benutzt und der Einwirkung der Sonnenhitze ausgesetzt waren, seitens der betreffenden Stationen zum Theil nicht jene Aufmerksamkeit zugewendet wurde, welche hierfür geboten erscheint. Unter Hinweis auf die diesen Gegenstand behandelnden Erlasse des Handelsministeriums wird daher mit Rücksicht auf das Herannahen der wärmeren Jahreszeit im Gegenstande eine entsprechende Erinnerung an das unterstehende Personal zu erlassen und Vorsorge zu treffen sein, dass der erwähnte, in zweckdienlichster Weise auszuführende Dienst im Hinblick auf seine sanitäre Wichtigkeit auch von den Revisionsorganen stets und strengstens überwacht werde.

Statistische Nachweisungen über Zugverspätungen und Unfälle.

Laut Erlass der K. K. Generalinspektion an die Verwaltungen der Privateisenbahnen bleibt die Anordnung vom Jahre 1881 hinsichtlich der monatlichen „Zusammenstellungen über die bei allen mit Personenbeförderung expedirten Zügen vorgekommenen Verspätungen" auch weiterhin in Kraft, obgleich in den neuen statistischen Tabellenwerken Rubriken für Jahresdaten über Zugverspätungen nicht mehr aufgenommen erscheinen.

Vereinfachung der Verbandstarife.

Die Nr. 46 des „V.-Bl. f. E. u. Sch." enthält eine Zusammenstellung aller weiteren Maassnahmen, welche bezüglich der Vereinfachung des Tarifwesens im Laufe des Jahres 1893 getroffen wurden oder im Zuge sind. Diese Maassnahmen beziehen sich auf 7 Inlandstarife einschliesslich den Seehafenverkehr mit bezw. über Triest und Fiume, dann auf 6 Auslandstarife mit Deutschland, Belgien, Frankreich, die Schweiz, Rumänien und Russland.

Der Elbeverkehr im Monat April d. J.

Derselbe gestaltete sich in jenem Monate sehr lebhaft. Das gesammte Umschlagsquantum bezifferte sich mit rund 3,75 Millionen Metercentner gegen 3,56 Millionen Metercentner im selben Monat des Vorjahres. Von Böhmischer Braunkohle wurden allein 3,27 (3,11) Millionen Metercentner zur Verschiffung gebracht. Der Zuckerexport umfasste 273 290 (253 540) Metercentner. Schwächer war lediglich der Gersteexport, welcher blos 12 580 (31 350) Metercentner betrug.

Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer von Theilschuldverschreibungen (Rechtsfall).

Ein Obligationär suchte um Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer der 5 % Prioritäts-Schuldverschreibungen der Leoben-Vordernberger Eisenbahn zu dem Zwecke an, dass die am 1. August 1893 behufs der Umwandlung vorgenommene Verloosung der genannten Schuldverschreibungen nichtig erklärt werde. Sowohl das Handels- als auch das Oberlandesgericht in Graz wiesen dieses Ansuchen mit der Begründung ab, dass die fragliche Umwandlung mit staatlicher Genehmigung erfolgt, und dass keine Thatsache behauptet wurde, aus welcher zu schliessen wäre, dass die Verloosung der Prioritäten in ungesetzlicher Weise erfolgt sei, daher die Rechte der Besitzer dieser Prioritäts-Schuldverschreibungen beim Mangel einer gemeinsamen Vertretung nicht gefährdet werden können. (Diese Begründung wurde besonders vom Oberlandesgericht eingehend ausgeführt.) Der Oberste Gerichtshof änderte jedoch mit Entscheidung (1893) beide untergerichtliche Bescheide dahin ab, dass „zur Bestellung eines gemeinsamen Kurators für die Besitzer von Theil-Schuldverschreibungen es genügend ist, die Möglichkeit der Verletzung der gemeinschaftlichen Rechte derselben darzuthun. Die Frage, ob eine solche Verletzung wirklich stattgefunden hat, ist hierbei nicht zu untersuchen, dieselbe ist vielmehr vom Kurator zur richterlichen Entscheidung zu bringen." Begründet wurde dieselbe damit, dass es sich bei dieser Umwandlung um eine Angelegenheit handelt, in welcher den einzelnen Prioritätenbesitzern das selbständige Auftreten verwehrt ist, und die Vertretung ihrer Rechte nur durch einen gemeinsamen Kurator stattfinden kann. Dieser ist wegen der Mög-

lichkeit einer solchen Gefährdung ohne weitere Untersuchung zu bestellen und ihm das Weitere zu überlassen. (Ver.-Bl. f. E. u. Sch. Nr. 51 1894.)

Generalversammlung der Lokalbahn Mori-Arco-Riva am 28. März d. J.

Der bisher noch nicht veröffentlichte Geschäftsbericht für 1893 wurde genehmigt. Laut Beschluss der Versammlung gelangen die 4 %, bezw. 5 % Vorzugsdividenden für 1893 der Prioritätsaktien lit. A und B (Kupon Nr. 3) ab 15. April d. J. bei den Bankhäusern E. Schwarz Söhne in Bozen und Feldkirch zur Auszahlung.

Generalversammlung des Lokomotivführervereins am 25. April d. J.

In dieser Versammlung des genannten Vereins, welcher gegenwärtig 3 359 Mitglieder zählt, wurde die Aenderung der Statuten berathen, welche insbesondere deshalb nöthig wurde, weil das Vereinsvermögen einen neuerlichen Rückgang erfahren hatte. In den Debatten wurde hervorgehoben, dass der Deutsche Lokomotivführerverein mit seiner fallweisen Krankenunterstützung, seiner fixen Sterbequote und seiner gut geschriebenen Zeitschrift als Muster dienen sollte und dass vor allem die Pensionen herabgesetzt werden müssen. Dem entsprechend wurden auch die statutarischen Bestimmungen über Krankenunterstützung, Sterbegeld und die Pensionsbezüge in zweckmässiger Weise abgeändert. Die neuen Statuten werden dem K. K. Ministerium des Innern zur Genehmigung vorgelegt. Als Vereinsorgan gilt wie bisher die „Verkehrszeitung".

Generalversammlung der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft am 30. April d. J.

In dieser Versammlung wurde die Dividende für das Jahr 1893 mit 12 fl. bestimmt. Der Geschäftsbericht ist noch nicht veröffentlicht worden.

Generalversammlung der vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen am 5. d. Mts.

Dem Geschäftsberichte für 1893 zufolge betrugen die Einnahmen 1 276 243,4 fl. (um 120 910,42 fl. mehr als im Jahre 1892). Der Betriebsüberschuss zuzüglich des vorjährigen Uebertrages von zusammen 536 480,66 fl. wird wie folgt verwendet: 222 756 fl. als 6 % Zinsen auf die im Umlauf befindlichen 37 126 Stück Prioritätsaktien, 189 600 fl. als 6 % Zinsen auf die 31 600 Stück Stammaktien, 4 700 fl. zur Amortisation von 47 Stück Prioritätsaktien, 1 500 fl. für das Aufsichtskomitee, 30 000 fl. zur Honorirung des Direktionsrathes, 8 000 fl. zum Reservefonds, 34 550 fl. als 0,5 % Superdividende auf die 69 100 Stück Prioritäts- und Stammaktien, 45 374,66 fl. zu Vorschreibung auf neue Rechnung. — Es wurde weiter beschlossen, die von Arad ausgehende nach Gurahoncz-Joszashely führende Körösthallinie bis nach Nagyhalmagy event. Brad zu verlängern und mehrere landwirthschaftliche Flügelbahnen zu bauen.

Generalversammlung der Prag-Duxer Bahn am 5. d. Mts.

Die Versammlung genehmigte nach langer Debatte den Geschäftsbericht für 1893 und die Anträge der Verwaltung, darunter den auf Einlösung des Kupons der Stammaktien mit 2,5 fl. ab 1. Juni d. J. Der Antrag eines Aktionärs, die Verwaltung möge bei der Staatsverwaltung vorstellig werden, dass dieselbe den Umtausch der Prag-Duxer Aktien gegen 4 % Schuldverschreibungen veranlasse, wurde angenommen. Infolge eines Kompromisses der Majorität mit der Minorität wurde Dr. S a l z als Vertreter der letzteren in die Verwaltung gewählt.

Generalversammlung der Buschtêhrader Eisenbahn am 10. d. Mts.

Die Generalversammlung beschloss den Reingewinn des B-Unternehmens von 2 222 124 fl. nebst dem Vortrage von 90 856 fl. folgendermaassen zu vertheilen: Dem Reservefonds werden 88 884 fl. zugeführt, an Dividende werden 21 fl. für die Aktie, d. i. insgesammt 1 816 500 fl., an Tantiemen für den Verwaltungsrath 14 926 fl. bezahlt, dem Erneuerungsfonds werden 200 000 fl. und dem Pensionsfonds 56 082 fl. zugewiesen. Die an das A-Unternehmen zu überlassende Erträgnissquote beziffert sich auf 66 115 fl.; 70 472 fl. werden vorgetragen (gegen 90 856 fl. im Vorjahre). Der Reingewinn des A-Unternehmens von 1 308 378 fl. nebst dem Vortrage von 45 575 fl. und dem Gewinnantheile am B-Unternehmen von 66 115 fl. wird folgendermaassen vertheilt: An Dividenden werden 52,5 fl. für die Aktie und 26,25 fl. für den Genussschein, d. i. insgesammt 1 092 026 fl., und an Tantiemen für den Verwaltungsrath 9 074 fl. bezahlt. Dem Erneuerungsfonds werden 200 000 fl. und dem Pensionsfonds 43 917 fl. überwiesen. Die Dotation des Reservefonds entfällt, da derselbe die statutenmässige Minimalhöhe erreichte. Der Restgewinn von 75 050 (75 051) fl. wird vorgetragen. Die Dividenden gelangen ab 1. Juni d. J. zur Auszahlung.

Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn am 10. d. Mts.

Der für 1893 vorgelegte Geschäftsbericht gibt zunächst bekannt, dass im abgelaufenen Jahre die Neuordnung der finanziellen Verhältnisse der Gesellschaftsbahn zu Ende geführt wurde, indem am 2. Januar d. J. der noch aushaftende Restbetrag des Staatsvorschusses, im Betrage von 933 732 fl. sammt Zinsen, zur Rückzahlung gelangte. Das gesellschaftliche Anlagekapital besteht demnach laut vorgelegter Bilanz dermalen aus folgenden Posten: 1. Aktienkapitalkonto erste und zweite Emission sammt Aktientilgungskonto (für eingelöste Aktien per 3 600 fl.) zusammen 1 225 000 fl; 2. Prioritäten-Kapitalkonto und Prioritäten-Tilgungskonto (letzteres für bereits eingelöste Prioritäten per 5 400 fl.), zusammen 1,7 Millionen Gulden; 3. Investitions-Reservefonds-Zinsenkonto per 3 075 fl.; 4 Staatsvorschuss-Tilgungskonto 20 667 fl., zusammen 2 948 741 fl. Die Anwendung einer grösseren Fahrgeschwindigkeit auf der Bozen-Meraner Bahn gelangte im abgelaufenen Jahre gleichfalls zur Durchführung, und verkehren nunmehr die Züge mit der Maximal-Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde; doch war hierzu eine Reihe zum Theile kostspieliger Ergänzungen und Umgestaltungen des Bahnkörpers und der Fahrbetriebsmittel erforderlich. Zum ersten Mal seit Bestand der Bahn wurde diese für grössere Militärtransporte gelegentlich der letzten Herbstmanöver in Anspruch genommen, und wurde die exakte Abwickelung dieses Verkehrs seitens des Korpskommandos in Innsbruck lobend anerkannt. Die Gesammteinnahmen von 223 134 fl. sind um 47 951 fl., die Gesammtausgaben von 140 497 fl. um 21 779 fl. gestiegen und betragen letztere 43,75 % der Einnahmen. Der erzielte Betriebsüberschuss beträgt 147 636 fl. Nach Abstattung der Zinsen- und Tilgungsquoten und nach statutenmässiger Deckung der verschiedenen Fonds bleibt ein Betrag von 60 248 fl. verfügbar. Hiervon werden laut Beschluss der Versammlung 58 627 fl., d. i. 4,80 fl. für die Aktie auf 12 214 Stück Aktien vom 16. d. Mts. ab als Dividende vertheilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Graz-Köflacher Bahn am 11. d. Mts.

Der für 1893 erstattete Geschäftsbericht konstatirt, dass sich das Ergebniss des Bahnbetriebs im abgelaufenen Jahre um ein geringes günstiger als im Vorjahre stellt. Dem gegenüber sind die Ausgaben, namentlich die Gebühren und Gesammtsteuern, wesentlich gestiegen und werden für das laufende Jahr eine weitere Erhöhung mit Rücksicht auf den Umstand erfahren, dass seit April 1893 die Steuerfreiheit für die Lieboch-Wieser Linie abgelaufen ist. Die neuerliche Eingabe der Verwaltung um Bewilligung der Konversion der im Umlaufe befindlichen gesellschaftlichen Prioritäten, und zwar der 4,5 % Prioritäten erster, 5 % Prioritäten zweiter und dritter und der 2 % Prioritäten vierter Emission ist bisher von Seite der Regierung nicht erledigt worden. Der Bericht macht noch Mittheilung von der Erwerbung mehrerer Grubenmassen im Köflacher und im Wieser Revier. Der für 1893 erzielte Reingewinn beträgt 542 427 fl. und erhöht sich zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre auf 669 324 fl. Ueber dessen Verwendung wurde beschlossen, zunächst die Ausscheidung der 5 % Dividende = 10 fl. für die Aktie auf 36 565 Aktien mit 365 650 fl., weiter die Dotirung des Reservefonds und der Reserve für neue Werksanlagen mit zusammen 37 677 fl., die Bestimmung der Tantiemen mit 20 169 fl., die Zuweisung von 50 000 fl. als besondere Dotirung an den Dispositionsfonds, die Auszahlung einer Superdividende von je 1 % = 2 fl. auf 36 565 Aktien und 294 Genussscheine mit zusammen 73 718 fl. und die Uebertragung des Restes von 122 109 fl. auf neue Rechnung. Die Gesammtdividende beträgt somit 12 fl. für die Aktie = 6 %.

Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Bahn am 17. d. Mts.

Nach dem für 1893 erstatteten Geschäftsberichte überstiegen die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres jene des Vorjahres ansehnlich. Den durch die Steigerung des Personen- und des Güterverkehrs erzielten höheren Einnahmen steht eine Erhöhung der Ausgaben nur in einzelnen Positionen gegenüber, welche theils in den grösseren Leistungen beim Zugverkehre, theils in der vertragsmässigen Erhöhung des an die betriebführende Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu vergütenden Einheitssatzes für das geleistete Rohtonnenkilometer begründet sind, während bei den übrigen Positionen, insbesondere beim Bahnerhaltungsdienste, Ersparungen eintraten, sodass eine nicht unwesentliche Verminderung der Betriebsausgaben zu konstatiren ist. Ueber die Details des Verkehrs wird mitgetheilt: Die Gesammtleistung betrug 12 183 672 Rohtonnenkilometer, d. i. um 938 693 tkm mehr als im Vorjahre; der Personenverkehr (rund 335 000 Personen) ergab eine Mehrbeförderung von 32 434 Reisenden und eine Mehreinnahme von rund 8 000 fl.; der Güterverkehr betrug 246 173 (+ 19 580) t und hatte ein Mehrerträgniss von 3 435 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben beziffern sich mit 115 083 fl. (— 10 807 fl.). Die

Steuerleistung von 38 530 fl. stellt sich um 2 173 fl. höher als im Vorjahre. Nach Abzug der statutarischen Dotationen und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre steht ein Reingewinn von 108 512 fl. zur Disposition der Generalversammlung. Hiervon werden, entsprechend dem Antrage des Verwaltungsrathes, 87 000 fl. zur Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkupons mit 12 fl. = 6 % verwendet und 21 512 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Klagen der Landwirthschaft, welche bei der Verhandlung über das Budget des Ackerbauministeriums im Oesterreichischen Abgeordnetenhause laut wurden, erklären sich durch die riesige Entwickelung der Verkehrsverhältnisse und durch die übermässige Konkurrenz der überseeischen Länder, die Regierung thut das Möglichste zur Abhilfe. Ebenso verstimmend wirkte die Aeusserung des Oesterreichischen Handelsministers über die geplante Dampfschifffahrts-Unternehmung in Ungarn (siehe S. 374). Dazu kommen die Besorgnisse über die Krisis in Serbien, dessen Finanzen so eng mit der Gebahrung unserer Banken verknüpft sind. Erfreulicher war dagegen die allmähliche Beseitigung der Strikes in den Böhmischen und Mährisch-Schlesischen Revieren und die maassvolle Haltung der internationalen Bergarbeiterkonferenz in Berlin, sowie, dass die Französische Konversion unseren Werthpapieren die Aussicht auf einen grösseren Markt eröffnet und der befriedigende Rechenschaftsbericht der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für 1893. (Einen Auszug aus demselben bringen wir in einer der nächsterscheinenden Nummern.) Diesen sich einander ausgleichenden Momenten entsprach auch die Kursbewegung. Höher bewerthet waren die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1630), der Böhmischen Nordbahn (255), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3037) und der Lemberg-Czernowitzer Bahn (278,75). Infolge günstiger Bilanz behaupteten sich Kaschau-Oderberger (178) fest. Etwas schwächer gehalten waren die Aktien der Böhmischen Westbahn (400), der Buschtêhrader Bahn (1257), der Nordwestbahn (227,50), der Elbethalbahn (264) und der Staatsbahn (342), letztere infolge von Realisirungen, wie solche nach einer Haussebewegung gewöhnlich eintreten.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Centralbahn.

In seiner letzten Sitzung genehmigte der Verwaltungsrath die Jahresrechnung für 1893 zur Vorlage an Bundesrath und Generalversammlung. Dem Antrage der Direktion gemäss wurde beschlossen, der im Juni stattfindenden Aktionärversammlung vorzuschlagen, von dem nach Abzug der Einlagen für Reserve- und Erneuerungsfonds verbleibenden Aktivsaldo von 2 717 534 Frcs. einen Betrag von 2 500 000 Frcs. oder 25 Frcs. für die Aktie als Dividende zu vertheilen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Von diesem Saldo abgesehen, betragen die Reserven (Reserve-, Erneuerungs- und Amortisationsfonds) zusammen rund 5 813 000 Frcs. Das Baukonto beträgt rund 121 505 000 Frcs. und die Betheiligung an Gemeinschaftsbahnen 20 890 000 Frcs. Die zu amortisirenden Beträge betragen rund 17 277 000 Frcs. Die Hilfskasse für die Beamten erhielt im Jahre 1893 183 941 Frcs. als ordentlichen Beitrag und 180 000 Frcs. als ausserordentlichen Beitrag, also total 363 941 Frcs. Es wurde ferner der Vertrag mit der Nordostbahn, der Gotthardbahn und der Jura Simplonbahn, betreffend den Bau und Betrieb des neuen Gemeinschaftsbahnhofes Luzern, sammt Zufahrtslinie genehmigt. Für Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Zollikofen-Herzogenbuchsee wurden 1 530 000 Frcs. bewilligt. Endlich wurden verschiedene Kredite für Stationserweiterungen, Central-Weichenanlagen, Brückenbauten usw. bewilligt. Die Transporteinnahmen im Jahre 1893 betrugen 14 693 000 Frcs. oder 787 150 Frcs. mehr als 1892. Die Betriebsausgaben sind von 9 406 150 Francs im Jahre 1892 auf 9 016 085 Frcs. im Jahre 1893 gesunken. Der totale Betriebsüberschuss beträgt 7 003 218 Frcs., was gegenüber dem Vorjahre ein Mehr von 1 284 807 Frcs. ergibt. Der Reingewinn beträgt, wie oben angegeben, 2 717 534 Francs.

Nordostbahn.

In seiner Sitzung vom 5. d. Mts. hat der Verwaltungsrath der Nordostbahn beschlossen, die Offerte der Herren Guyer-Zeller, betreffend eine 3,5 % Anleihe im Betrage von nominell 10 000 000 Frcs. zum Kurse von 98,25 unverändert anzunehmen. Die nächste ordentliche Generalversammlung soll ferner darüber beschliessen, ob nicht der Verwaltungsrath zu ermächtigen sei, vorübergehende Anleihen im nöthigen Betrage aufzunehmen, um die ungehinderte Fortführung der Bauarbeiten auf den Moratoriumslinien und am alten Netze zu sichern.

Jura-Simplonbahn.

Wie schon früher angekündigt, fanden Mitte April d. J. bei Wolhusen an einer ausrangirten Brücke Belastungsproben statt. Es war eine Brücke ähnlich der von Mönchenstein. Die Spannweite betrug 47,9 m, die Höhe des Fachwerks 5,8 m und die horizontale Entfernung der Knotenpunkte untereinander 4,3 m. Es waren nur schiefe Streben da und keine Pfosten. Die Brücke wurde ganz auf das Land geschoben und dort auf 4 Betonsöckel gelagert, sodass die untere Gurtung etwa 0,5 m über dem Erdboden zu liegen kam. Die letzte Belastung erstreckte sich nur auf die Hälfte der Brücke. Der Bruch der Brücke fand statt am 25. April d. J. Morgens $7^1/_2$ Uhr und die Belastung betrug 14 t auf das laufende Meter. Als unmittelbare Ursache des Bruches wird die ungenügende Knickfestigkeit der Streben angesehen, welche sich, lange bevor obiger Belastungswerth erreicht war, bogen und S-förmig durchgebogen hatten. Der Bruch dauerte etwa 1 Sekunde. Eingehende Berichte über den interessanten Versuch sind natürlich noch nicht erschienen. Dem Versuche wohnten bei der Chef des Eisenbahndepartements, jener des Eisenbahninspektorats, Ingenieure desselben und der Bahngesellschaften, sowie auch fremde Ingenieure.

Aus Frankreich.

Verbandstarife zwischen Eisenbahnen und Seeschifffahrtslinien.

Seit langer Zeit haben sich die Eisenbahngesellschaften bemüht, eine direkte Beförderung zwischen den verschiedenen Punkten ihrer Netze und überseeischen Ländern einzurichten, und zu diesem Zweck bisweilen einfache Anschlussverträge mit Unterstützung abgeschlossen; diese Form wurde im Anfang am häufigsten angewandt, wenn es sich darum handelte, neue Verkehrsverbindungen ins Leben zu rufen, deren Ergebnisse noch ungewiss waren und bei denen die Schifffahrtsgesellschaften die Gefahr des Misslingens nicht übernehmen wollten. Diese Verträge mussten vom Minister der öffentlichen Arbeiten genehmigt werden, sobald ihre Anwendung einer beschränkten Anzahl von Anschlüssen vorbehalten war; aber sie wurden keiner Prüfung unterworfen, unterlagen nicht dem Zwang der Veröffentlichung und erfuhren lebhafte Angriffe seitens der Rheder und der Handelskammern der Häfen. Um in gewissem Maasse diese Beschwerden zu berücksichtigen, glaubte die Aufsichtsbehörde selbst bei den Gesellschaften anregen zu sollen, dass sie die Frachtsätze für diese gemischte Beförderung in gewöhnlicher Form festsetzten und sie als Verbandstarife dem Minister zur Genehmigung unterbreiteten; derart wird gegenwärtig in den meisten Fällen verfahren. Die Eisenbahngesellschaften schliessen ausserdem noch gewisse Anschlussverträge mit den Schifffahrtsunternehmungen ab, aber diese Verträge regeln im allgemeinen nur noch die Ausführungsbedingungen des Dienstes, die Anzahl der Schiffsfahrten, ihre Schnelligkeit usw., während die Beförderungspreise den vom Minister genehmigten Verbandstarifen vorbehalten bleiben. Der Minister gibt diese Genehmigung im allgemeinen nur, wenn der Vortheil der Tarife allen Schifffahrtsunternehmungen, welche den Verkehr unter den gleichen Bedingungen ausführen, gesichert wird.

Trotz dieses Vorbehalts sind die fraglichen Tarife grundsätzlich lebhaft angegriffen worden und in einem Gutachten des Landeseisenbahnraths vom 25. Februar 1893 wurde festgestellt, dass die Eisenbahngesellschaften häufig Frachtermässigungen von den Antheilen, die ihnen in den Verbandstarifen zufallen, gewähren. Der Eisenbahnrath regte daher eine grundsätzliche Prüfung der Frage an und dementsprechend beauftragte der Minister der öffentlichen Arbeiten in einem Rundschreiben vom 1. März 1893 die Generalinspektoren des Aufsichtsdienstes mit der Untersuchung der fraglichen Verbandstarife. Das Ergebniss dieser Untersuchung wurde wieder dem Eisenbahnrath zur Begutachtung vorgelegt und daraus ging hervor, dass die zu Gunsten einiger Verfrachter von den Schifffahrtsgesellschaften bewilligten Ermässigungen den genehmigten Frachtsatz, der ein unbedingter sein soll, zu einer Höchstgrenze herabdrücken. Dieses Verfahren nimmt den Verbandstarifen, deren Anwendung der unbedingten Gleichheit in der Behandlung aller Verfrachter unterworfen ist, seine Vorbedingung und raubt ihnen einen der für ihre Herstellung maassgebenden Hauptvortheile, nämlich die Festigkeit der Frachtpreise. Indessen sind die Schifffahrtsunternehmungen, welche die Eisenbahnlinien verlängern, den Anforderungen des Wettbewerbs und den Schwankungen der Schiffsfrachten unterworfen und in vielen Fällen müssen sie sich eine gewisse Beweglichkeit ihrer Frachtsätze vorbehalten. Aber die einzige Möglichkeit, sich diese Beweglichkeit vorzubehalten und zugleich den Anschlussdienst an die Eisenbahn zu sichern, liegt in dem Abschluss eines einfachen Anschluss- oder Weiterbeförderungsvertrages. Frachtermässigungen können dagegen

bei Verbandstarifen nicht zugelassen werden, weil ihnen der verbindliche Charakter, der sich allgemein an die ministerielle Genehmigung knüpft, gewahrt bleiben muss.

Diese Erwägungen haben den Eisenbahnrath bestimmt, sich für die Aufrechterhaltung der Verbandstarife zwischen Eisenbahngesellschaften und Schifffahrtsunternehmungen auszusprechen, sobald sich letztere verpflichten, die Festigkeit ihrer Sätze aufrecht zu erhalten und sie unverkürzt zu erheben. Dagegen erschien es ihm angemessen, auf die Form der Verbandstarife zu verzichten und auf diejenige der Anschluss- und Weiterbeförderungsverträge zurückzugehen, sobald sich die Schifffahrtsunternehmungen die Freiheit sichern wollen, die Beförderungssätze für die von ihnen im Anschluss an die Eisenbahnen beförderten Waaren zu ändern. Es steht übrigens nichts im Wege, in diese Verträge eine Höchstgrenze für die Fracht einzuführen, so dass dem Handel noch ein bedeutender Vortheil gewahrt bleibt; denn er hat die Sicherheit, für die Gesammtstrecke niemals mehr als einen bestimmten Betrag bezahlen zu müssen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat dieses Gutachten des Landes-Eisenbahnrathes bestätigt und den Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 20. April d. J. zur Befolgung mitgetheilt.

Ahndung falscher Waarenerklärungen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist auf die bedeutende Anzahl falscher Angaben hinsichtlich der Art, des Werthes oder des Gewichts bei Eisenbahn-Gütersendungen aufmerksam geworden. Da diese falschen Angaben sowohl den Grundsatz der Gleichheit in der Behandlung schwer beeinträchtigen als auch den Eisenbahngesellschaften ernsten Schaden zufügen und namentlich bei solchen, welche die Zinsengewähr in Anspruch nehmen, auch dem Staat, so ist es wesentlich, kräftig dagegen vorzugehen. Die Ungenauigkeit der Angaben hinsichtlich des Gewichts kann nicht unbemerkt bleiben, wenn die Nachwiegung der Waaren durch die Gesellschaften häufig genug stattfindet und das Nachwiegen sorgfältig erfolgt. Wenn sich die Ungenauigkeit auf die Art der Sendungen bezieht, so ist die Feststellung sicherlich schwieriger, aber sie kann in vielen Fällen noch ziemlich leicht durch Prüfungen nach Proben erzielt werden. Wie auch die falschen Angaben bezüglich des Gewichts oder der Art festgestellt werden, so kommt es, wenn sie nicht augenscheinlich auf Irrthum beruhen, zur Aufstellung eines warnenden Beispiels darauf an, dass sich die Gesellschaften nicht auf den Ersatz des verursachten Schadens beschränken, sondern die Bestrafung der Urheber veranlassen; zu diesem Zweck haben sie durch die Verwaltungs-Aufsichtskommissare eine Niederschrift des Thatbestandes mit Angabe der Umstände, die etwa zur Erweisung der bösen Absicht geeignet sind, aufnehmen zu lassen und das Strafgericht damit zu befassen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Eisenbahnverwaltungen durch Rundschreiben vom 23. April d. J. ersucht, klare und eingehende Anweisungen an die unterstellten Beamten zu erlassen und ihm diese Anweisungen mitzutheilen. Der Minister glaubt übrigens die Gesellschaften nicht genug darauf hinweisen zu können, dass sie ihre Beamten streng überwachen und dass sie sich vorkommendenfalls bei falschen Angaben nicht darauf beschränken, den Schuldigen mit einer Disziplinarstrafe, sei es selbst die Entlassung, zu treffen; es ist vielmehr nothwendig, auch gegen ihn die Strafverfolgung einzuleiten. Der Minister hat deshalb die Generalinspektoren des Staatsaufsichtsdienstes beauftragt, dass sie die Verwaltungs-Aufsichtskommissare mit entsprechender Anweisung versehen.

Verschiedenes.

Verband der Elektrotechniker Deutschlands.

Am 7.—9. Juni d. J. findet in Leipzig die 2. Jahresversammlung des Verbandes statt, deren Tagesordnung wie folgt festgestellt ist:

1. Eröffnung der Sitzungen im Blauen Saale des Krystallpalastes; Begrüssung. 2. Vorträge der Herren: a) Professor Dr. Ostwald „Die wissenschaftliche Elektrochemie der Gegenwart und die technische der Zukunft"; b) Gisbert Kapp: „Entwickelung und Lage der Englischen Elektrotechnik"; c) Ingenieur F. Ross: „Ueber den Fernsprechumschalter von Nissl"; d) Professor Dr. Budde (Korreferent Professor Dr. Wilhelm Kohlrausch): „Ueber die Störungen der Physikalischen Institute durch elektrische Strassenbahnen"; e) Ingenieur W. Lahmeyer: „Ueber Regelung von Drehstromanlagen und Drehstrom-Gleichstrom-Umformern"; f) Ingenieur Clarence P. Feldmann: „Ueber Bleisicherungen"; g) Ingenieur J. Teichmüller: „Ueber die Leitungsfähigkeit des Kupfers. Vorschlag zur Einführung einer einheitlichen Bezeichnungsweise"; h) Dr. Th. Bruger: „Ueber einige direkt zeigende elektrische Messinstrumente"; i) Dr. W. Wedding und Dr. G. Rössler: „Ueber die Spannungs- und Stromkurven verschiedener Typen von Wechselstrommaschinen und deren Einfluss auf die Leuchtkraft von Wechselstrom-Lichtlampen"; k) Dr. H. du Bois: „Demonstration einiger neuen Galvanometer"; l) M. von Dolivo-Dobrowolsky: „Gleichstrommaschine für Dreileitersystem". Die Vorträge sind in der Reihenfolge ihrer Anmeldung aufgeführt. Es ist Vorsorge getroffen, dass einige derselben in verschiedenen Sälen des Krystallpalastes zu gleicher Zeit stattfinden können 3. Geschäftliche Berathungen: a) Bericht der Geschäftsstelle über die Thätigkeit seit 1. Oktober 1893 (Vorlage der Kassenübersicht für 1893/94 und des Voranschlages für 1894/95); b) Vorlage des Vertrages mit dem Generalsekretär; c) Bericht über den Abschluss des Vertrages mit den Verlagsbuchhandlungen Julius Springer und R. Oldenbourg; d) endgültige Satzungsfeststellung; e) Ausstellungsfragen (Berlin 1896, Karlsruhe 1895 und andere); f) Antrag Naglo, betreffend das Submissionswesen); g) Bericht der Kommission für Einführung einheitlicher Kontaktgrössen und Schrauben; h) Bericht über die Betheiligung des Verbandes an den Berathungen über den Entwurf von Ausnahmebestimmungen, betreffend die Sonntagsruhe in gewerblichen Anlagen, Gruppe V (Elektrotechnik) und Gruppe VII (Elektrochemie); i) Neuwahl des Vorstandes und des Ausschusses; k) Bestimmung des Ortes für die nächste Jahresversammlung 1895. Wahl eines Festausschusses.

Geheimer Oberregierungsrath Oberbeck †.

Dem am 21. d. Mts. verstorbenen vortragenden Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen Geheimen Oberregierungsrath Oberbeck widmet der „R.-Anz." folgenden Nachruf:

Hermann Julius Albert Emil Oberbeck, am 5. Oktober 1833 zu Magdeburg geboren, trat im Jahre 1855 als Bauführer in den Preussischen Staatsdienst ein und wurde nach wohlbestandener Prüfung am 27. Dezember 1861 zum Baumeister ernannt. Nachdem er vorübergehend bei verschiedenen Eisenbahnbauten in den Provinzen Pommern und Sachsen thätig gewesen war, wurde er am 10. Mai 1868 im Bezirk der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn als Eisenbahnbaumeister angestellt und am 30 Mai 1871 zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor befördert Im folgenden Jahre erhielt er im technischen Eisenbahnbüreau des damaligen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten die Stelle eines Baubeamten, welche er, nachdem er am 16. Mai 1874 zum Regierungs- und Baurath vorgerückt war, auf kurze Zeit mit derjenigen eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover vertauschte. Von hier aus erfolgte am 29. Dezember 1875 seine Berufung als Geheimer Baurath und vortragender Rath in die Eisenbahnabtheilung des gegenwärtigen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, welcher er vom 5. Juli 1880 ab als Geheimer Oberbaurath angehörte. Am 1. Oktober 1892 trat er, unter Ernennung zum Kaiserlichen Geheimen Regierungsrath, als ältester vortragender Rath in das Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen über und wurde zugleich mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Dirigenten dieses Amts betraut. Die von ihm in allen Stellungen dem Vaterland geleisteten treuen und erspriesslichen Dienste sind Allerhöchsten Orts durch wiederholte Ordensauszeichnungen, zuletzt durch die am Schluss seiner amtlichen Laufbahn erfolgte Verleihung des Sterns zum Rothen Adlerorden zweiter Klasse mit Eichenlaub anerkannt worden. Ausgestattet mit einer gediegenen wissenschaftlichen Bildung, grosser Geschäftsgewandtheit und reicher Erfahrung, war der Dahingeschiedene gleichzeitig ein tüchtiger Verwaltungsbeamter und hervorragender Techniker Als solcher hat er den Fortschritten auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens stets das regste Interesse zugewendet und besonders bei Ausbildung der Einrichtungen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs maassgebenden Einfluss geübt. In den von ihm während vieler Jahre gehaltenen akademischen Vorlesungen verstand er es in seltenem Maasse, von dem Schatz seines Wissens auch anderen mitzutheilen. Ebenso werden die Verdienste, welche er sich als Vorsitzender des technischen Prüfungsamts, sowie als Mitglied des technischen Oberprüfungsamts erworben hat, unvergessen bleiben. Bei hoher Lauterkeit des Charakters und stets sich gleichbleibender Liebenswürdigkeit im persönlichen Verkehr erfreute er sich allseitiger Werthschätzung und Beliebtheit. Sein Andenken wird ein gesegnetes sein.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums wird die an der Eisenbahnlinie Bautzen-Schandau gelegene Station Neustadt bei Stolpen von jetzt ab mit

Neustadt in Sachsen

bezeichnet werden.

Dresden, den 11. Mai 1894. (1237)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Hoffmann.

2. Güterverkehr.

Saarkohlenverkehr mit Nordbaden (Heft 5). Am 1. Juni d. J. wird die Station Weissenbach der Badischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. Nähere Auskunft geben auf Verlangen die Abfertigungsstellen.

Köln, den 19. Mai 1894. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3. Mit dem 1. Juni l. J. werden die Stationen Czudec und Zaluz der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz des Norddeutschen Gütertarifs mit Galizien und der Bukowina einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Breslau, den 17. Mai 1894. (1239)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. werden

Nachtrag IX zum Tarifhefte 1
„ IX „ „ 2 und
„ X „ „ 3

für den Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Güterverkehr eingeführt.

Die Nachträge enthalten im wesentlichen die Kilometerzeiger für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen Antonsthal, Beerwalde i. S.-A., Berga, Dobitschen, Dölau, Fährbrücke, Frankenau, Freiberg i. Sachs. (Schachtbhf.), Gauern, Geringswalde, Grossröda, Hartha b. Waldheim, Kötzschenbroda, Neumühle, Niederstriegis, Nöbdenitz, Pöllwitz, Pommritz und Wünschendorf der Königl. Sächsischen Staatsbahnen, Freienohl und Kraghammer des Direktionsbezirks Elberfeld, Merchweiler des Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und Asperden, Lobbeck der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn, sowie anderweite Kilometerzeiger für Cossebaude und Dresden-Friedrichstadt.

Die gegen seither erhöhten Entfernungen für Jägersgrün-Wehrden (Weser) und Dieringhausen, -Mehltheuer, -Pausa, -Reuth, -Schleiz, -Schönberg i. Sachs., -Triebes, -Zeulenroda treten erst am 15. Juli d. J. in Gültigkeit.

Dresden, am 19. Mai 1894. (1240)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokal-Gütertarif. Am 10. Mai 1894 gelangte zum Lokal-Gütertarif ein Nachtrag III zur Ausgabe, der neben Berichtigungen des Haupttarifes und des Nachtrags I die besonderen Bestimmungen und den Tarif für die schmalspurige Nebenbahn Marbach a. N.-Beilstein enthält.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Stuttgart, den 19. Mai 1894. (1241)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr für den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der im Frankfurt a/M. - Hessischen Wechseltarif zwischen Limburg in Nassau einerseits und Höchst a/M. H. L. B. und Wiesbaden H. L. B. andererseits bestehende Ausnahmetarif für Steine des Sp.-T. III in Höhe von 0,18 *M.* für 100 kg wird mit sofortiger Gültigkeit auf die diesseitigen Stationen Höchst a/M. Staatsbhf. und Wiesbaden Staatsbhf. übertragen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 23. Mai 1894. (1242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Tarifen für den Bromberg-Sächsischen Verband, Südostpreussischen Verkehr, Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn, Staatsbahn-Königsberg-Cranzer Verkehr und in Staatsbahntarifen Bromberg-Berlin, Breslau, Hannover, Magdeburg für den Verkehr mit den Stationen der Preussischen Privatbahnen gültigen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate treten am 1. August 1894 ausser Kraft.

Bromberg, den 17. Mai 1894. (1243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Szczerzec der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für vorgenannten Verkehr einbezogen und ist diese Station auf Seite 10 des bezüglichen Haupttarifs hinter „Szczawne-Kulaszne" mit dem Theilfrachtsatze von 48 kr. für 100 kg in Schnitttafel II nachzutragen.

Breslau, den 19. Mai 1894. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Niederländischer Verband. Am 10. Juni d. J. wird die Station Crossen a./O. des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif R einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. Mai 1894. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. tritt zum Tarifheft Theil II der Nachtrag II in Kraft, enthaltend unter anderen Aenderungen und Ergänzungen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 26 (Kalitarif) und 27 (Düngekalktarif), ferner mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde eine Aenderung der besonderen Bestimmungen zu § 50 der Verkehrsordnung bezüglich des Verkehrs mit Stationen der Brölthaler Eisenbahn, sowie anderweite vom 1. September d. J. ab gültige Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für die Grenzpunkte Alt-Münsterol Grenze, Amanweiler Grenze, Avricourt (Deutsch-) Grenze, Bettingen Grenze, Chambrey Grenze, Fentsch Grenze und Novéant Grenze.

Die letztgenannten Bestimmungen finden auf die bezüglichen Frachtsätze des Heftes II des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. vom 1. Februar 1893 jedoch mit der Maassgabe Anwendung, dass die Frachtsätze für Alt-Münsterol Grenze, Amanweiler Grenze, Avricourt (Deutsch-) Grenze, Chambrey Grenze, Fentsch Grenze und Novéant Grenze auch bei solchen Sendungen zu berechnen sind, welche nach den gleichnamigen Grenzstationen an die Adresse eines Vermittlers zur Weiterbeförderung nach Frankreich aufgegeben werden, wenn die zugehörigen Frachtbriefe die Vorschrift „Zur Weiterbeförderung nach Frankreich" enthalten.

Köln, den 22. Mai 1894. (1246)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juni d. J. wird die Station Hilpertsau der Badischen Staatsbahn für den Wagenladungsverkehr in die Gütertarifhefte A I—IV sowie in das Heft I des Steinkohlen- etc. Ausnahmetarifs einbezogen.

Die betheiligten Dienststellen geben nähere Auskunft.

Köln, den 23. Mai 1894. (1247)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Getreide, Mühlenfabrikate usw.) in den Nachträgen V und VII zu Heft 14 des Theils IIa des Deutsch-Französischen Gütertarifs (Verkehr Elsass-Lothringen-Frankreich) treten mit dem 1. August d. J. ausser Kraft.

Strassburg, den 19. Mai 1894. (1248)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab treten für die Beförderung roher Kalisalze zum Düngen in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg ermässigte Ausnahmefrachtsätze zwischen den Stationen Anderbeck, Aschersleben, Baalberge, Bernburg, Egeln, Schönebeck, Stassfurt und Vienenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg und der Station Thiede der Braunschweigischen Landeseisenbahn einerseits und der Station Antwerpen (Bassins et Entrepôt) loco und transit und Antwerpen (Sud-Quais) transit der Grossen Belgischen Centralbahn andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 23. Mai 1894. (1249)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Güterverkehr Köln (rechtsrhein). etc.-Bromberg etc. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 5 in Kraft, welcher ausser Berichtigungen Entfernungen für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Bromberg, Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen und für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und II von Station Rath des Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) enthält. Die in den Nachtrag aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 23. Mai 1894. (1250)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

(Güterverkehr Fortsetzung S. III.)

Nr. 10. Jahrgang 1894. Berlin, am 26. Mai 1894.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	217	1	Ballen	Werg —	54	1	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
2	B	1	1	Korb	alte Zinkringe (telegraph. Utensilien)	18	2	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
3	B	—	2	—	eis. Fenster —	13	3	„	„	
4	B	—	1	Bündel	Säcke —	10	4	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Bornheim / Mainz.
5	C	—	3	—	Kinderstühle —	5	5	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	
6	C L B	—	2	Kolli	Leinen —	—	6	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
7	C T W	1 & 2871	2	Kisten	leer —	35	7	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Wiesbaden.
8	F D	4013 / 4014	2	„	gefüllt —	79	8	Mainz	„	bez.: Harxheim / Mainz.
9	F K	5008	1	Pack	4 alte leere Spahnkörbe	3	9	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
10	F L	1225 / 1186	2	Kisten	leer —	52	10	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
11	F S	16	1	Koffer	Kleider —	36	11	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Strassburg / Mainz.
12	G / M C (in Raute)	1727	1	Kiste	Cassier —	24	12	Flensburg	K. E.-D. Altona	
13	G	687	1	Kistchen	leer —	2	13	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: —
14	G S	—	6	Bund	alte leere Säcke —	60	14	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
15	H	19	1	Pack	kl. Lattengestelle —	5	15	Kupferdreh	K. E.-D. Elberfeld	
16	H P	3669	1	Kiste	Flaschen —	52	16	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Strassburg / Mainz.
17	H S	1/31 / 1/32	2	Pack	leere Säcke —	57	17	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
18	J K	XIII	1	eis. Kohlenkasten	— —	10	18	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
19	K O Pz L Th	—	1	Kollo	Leine —	—	19	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision.
20	L	48 / H	4	—	eis. Fenster —	44	20	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
21	L H	439	1	Kiste	gefüllt —	50	21	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: Leipzig / Mainz.
22	M L	3	1	—	Keilkissen —	3,5	22	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
23	M T	3175	1	Pack	leere Kisten —	9	23	Kiel	K. E.-D. Altona	bezettelt: Wilster 23/4. beschr.: Kiel.
24	O Z	91	1	Kiste	Thonformen —	12	24	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Erfurt	bei Bodenrevision; bez.: Berlin / Dresden Fr. 26/4. Eilgut.
25	R	7110	1	Bällchen	Bettfedern —	11	25	Worms	Hessische Ludwigsb.	
26	R	18	1	Stück	12 kl. Hacken —	6	26	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
27	R P	1	1	„	Ofentheil —	2	27	Heide	K. E.-D. Altona	
28	S	12	1	Korbflasche	leer —	12	28	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
29	S (im Dreieck)	578	1	Ballot	Tuch —	128	29	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	beim Schuppensturz.

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
30	S L	824	1	Kollo	Papier —	96	30	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	bez.: Würzburg / Mainz.
31	S W	2879	1	Kiste	Lederwaaren —	31	31	Mainz	HessischeLudwigsb.	
32	V M	—	1	„	Wein —	31	32	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	b. Schuppensturz.
33	△WR	953 2485 1208	3	Kisten	leer —	14,5	33	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
34	W W	37	1	Sack	Holzwaaren —	11	34	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
35	Lenzberg Lempo	—	1	Sack	Säcke —	35	35	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
36	H. Pomkow, Leihgeschäft Berlin, Angermünderstr. 3 I	—	1	—	Wagenplan —	—	36	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
37	Reble	—	1	Koffer	gefüllt —	15	37	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
38	Schmidt Lottsiepen Elberfeld	—	1	Kiste	? —	—	38	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
39	Bürgerliches Brauhaus Würzburg	8667 6015 1719	3	Gebinde	leer —	90	39	Kiel	K. E.-D. Altona	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
40	—	1/2	2	Säcke	Kartoffeln —	169	40	Hameln	K. E.-D. Hannover	beschr.: Neuekrug-Hannover.
41	—	8	1	—	Kettenbaum —	20	41	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
42	—	2443	1	Korb	leer —	2	42	Kiel	K. E.-D. Altona	
43	—	12842	1	Petroleumfass	leer —	—	43	Eldagsen	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
44	| roth	—	4	Stangen	□-Eisen —	31	44	Inowrazlaw	K. E.-D. Bromberg	
45	weisser Strich	—	1	—	eis. Rohr —	3,5	45	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
46	—	—	1	Packet	alter Arbeitsrock —	3	46	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	in Leinen.
47	—	—	1	Bund	Bandeisen —	7	47	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
48	—	—	1	Ring	Bandstahl —	25	48	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
49	—	—	1	Ballen	Baumwolle —	192	49	Drakenstedt	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
50	—	—	1	—	buchenes Brett, 6 m lang, 2 cm dick, 50 cm breit am einen u. 20 cm am anderen Ende	—	50	Paderborn	K. E.-D. Hannover	
51	—	—	1	—	schmales Brett, 1,85 m lang, in der Mitte 10 cm breit und nach beiden Seiten verjüngt	—	51	Harburg	„	
52	—	—	1	Kiste	Bücklinge —	3	52	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
53	—	—	1	Sack	Cichorienmehl —	11	53	Frankfurt a/M. H. L. B.	HessischeLudwigsb.	bez.: —
54	—	—	1	Korb	Eisenwaaren (Schrauben)	12	54	Mannheim C.	„	bez.: —
55	—	—	1	Fass	— —	36	55	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
56	—	—	1	Bund	Flachstahl —	48	56	Gevelsberg-Haufe	„	
57	—	—	1	Korb	Flaschen —	90	57	Uslar	K. E.-D. Hannover	
58	—	—	1	Pack	Gardinenstangen —	5	58	Breslau O. S.	K. E.-D Breslau	
59	—	—	2	Bund	Gasrohre —	126	59	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
60	—	—	1	Sack	Gerste —	91	60	Kiel	K. E.-D. Altona	
61	—	—	1	schwarz. Handkoffer	— —	6	61	Malchin	Meckl. Friedr. Frzb.	beklebt: Rostock-Malchin.
62	—	—	20	Rollen	Holzplättchen-Deckengewebe	960	62	Teterow	„	
63	—	—	1	Pack in Papier	2 Holzstangen —	1	63	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
64	—	—	1	—	eis. Kammrad (gebraucht)	1,5	64	Einbeck	K. E.-D. Hannover	
65	—	—	1	Sack	Kleider	28	65	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
66	—	—	1	—	Kofferuntersatz —	4	66	Wolfenbüttel	„	
67	—	—	1	Stange	Kupferrohr, 2,85 m lang, 2 cm Durchm.	1	67	Gera	K. E.-D. Erfurt	
68	—	—	1	—	eis. Latirbaum —	—	68	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	bei Bodenrevision.
69	—	—	2	Kolli	Leinen, à 15 m lang	—	69	Leutzsch	K. E.-D. Erfurt	
70	—	—	1	—	abgebr. Maschinentheil	9	70	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
71	—	—	3	—	Plombirleinen je 28 m lang	—	71	Bremerhaven Freih.	K. E.-D. Hannover	
72	—	—	1	—	eis. Röhre (11 cm lang)	2	72	Einbeck	„	
73	—	—	1	Stange	Rundeisen —	8	73	Darkehmen	K. E.-D. Bromberg	
74	—	—	1	Pack	alte Säcke —	24	74	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
75	—	—	1	„	eis. Schraubenhaken	3,75	75	Untermarchthal	Württemberg. Stsb.	
76	—	—	1	—	Schublade —	0,5	76	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
77	—	—	1	—	eis. Schwungrad —	1,5	77	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
78	—	—	1	Ballen	Seegrasmatratze —	18,5	78	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
79	—	—	2 3	— —	Sensen (1 in Stroh u. 1 in Packleinen) Schuten —	9	79	Banteln	K. E.-D. Hannover	
80	—	—	1	Stab	Stahl —	9,5	80	Detmold	„	b. Schuppenrevision.
81	—	—	2	Pack	Steinmeissel —	5	81	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
82	—	—	1	—	Stuhl —	4	82	Hösel	K. E.-D. Elberfeld	auf der Strecke get.
83	—	—	1	Bund	neue Tonnenbänder —	4	83	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
84	—	—	1	—	Untergestell zu einem Kleiderspind	3	84	Haste	„	
85	—	—	1	—	alter defekter Unterlagerkasten	10	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum —	—	86	Leipzig Eilenb. B.	K. E.-D. Erfurt	
87	—	—	1	—	Wagenfeder —	9	87	Berlin Anh. B.	„	
88	—	—	1	Stange	Winkeleisen —	—	88	Güstrow	Meckl. Friedr. Frzb.	

Güterverkehr (Fortsetzung).

Am 1. Juni 1894 wird im Staatsbahnverkehr Hannover-Bromberg ein ermässigter Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen für den Verkehr von den Eisen-Versandstationen des Direktionsbezirks Hannover und der Warstein-Lippstadter Eisenbahn nach Danzig, Elbing und Königsberg i/Pr. eingeführt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 21. Mai 1894. (1251)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Die im Nachtrag VII zum Heft 8 des Verbands - Gütertarifs (Baden - Pfalz) unter IV vorgesehene Bestimmung betreffs der Einbeziehung der Station Ludwigshafen-Giuliniwerk in den direkten Verkehr wird mit sofortiger Wirkung aufgehoben. Die Abfertigung der betreffenden Sendungen wird von Station Ludwigshafen a/Rh. mitbesorgt.

Karlsruhe, den 23. Mai 1894. (1252)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr. In dem Tarif für den Deutsch - Sosnowicer Grenzverkehr, Theil II, Heft 2 vom 3. März a. St./ 15. März n. St. d. J. werden die Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklasse B für sämmtliche Stationen vom 28. Juni a. St./10. Juli n. St. d. J. um 0,01 ℳ für 100 kg erhöht.

Breslau, den 25. Mai 1894. (1253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn andererseits. Der im Tarife für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Juni 1891 auf Entfernungen von mehr als 200 km in Geltung befindliche allgemeine (Staffel-) Ausnahmetarif 6a für Getreide und Mühlenfabrikate sowie für Kleie tritt am 1. August d. J. ausser Kraft. An dessen Stelle treten die gewöhnlichen tarifmässigen Frachtsätze. Ueber die hiermit verbundenen Frachterhöhungen ertheilen auf Verlangen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 21. Mai 1894. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Schmalspurige Eisenbahn Wilkau-Kirchberg-Wilzschhaus. Für die Beförderung von Frachtstückgütern, die mit der Bestimmung zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern oder nach Deutschen Kolonien in Schönheide oder Oberschönheide zur Aufgabe kommen, tritt für die Strecke der Schmalspurbahn bis Wilkau im Uebergangsverkehre mit der Hauptbahn am 1. Juni d. J. ein Ausnahmefrachtsatz von 0,32 ℳ für 100 kg in Kraft. Er findet jedoch nur unter Beobachtung der in den betreffenden direkten Gütertarifen unter B.4 enthaltenen Bestimmungen (Kontrolvorschriften) Anwendung.

Dresden, am 18. Mai 1894. (1255)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Seehafenverband. (Verkehr mit Ungarn). Mit 1. August 1894 treten die in dem ab 15. Oktober 1893 gültigen Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischen Seehafen-Verbandstarife Theil II Heft 3 auf den Seiten 30 bis 40, dann 61 und 62 enthaltenen Frachtsätze der Ausnahmetarife 4A bezw. 19A ausser Kraft.

Von dem genannten Tage an gelangen für sämmtliche in den Ausnahmetarif 4 eingereihte Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 4B und für die gesammten in den Ausnahmetarif 19 aufgenommenen Artikel die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 19B zur Anwendung.

Wien, am 22. Mai 1894. (1256)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich, Westösterreich, Galizien und Ungarn. Einführung von Nachträgen. Mit 1. Juni 1894 treten folgende Nachträge für die Elbeumschlagsverkehre in Kraft, und zwar:

1. Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1./1. 1893,
2. Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1./6. 1893,
3. Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Galizien vom 1./1. 1893,
4. Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1./9. 1893.

Ferner Nachtrag I zum Anhang des Elbeumschlagstarifes für Oesterreich vom 1./2. 1894, Nachtrag I zum Anhange des Elbeumschlagstarifes für Westösterreich vom 1./2. 1894, schliesslich Nachtrag I zum Anhange des Elbeumschlagstarifes für Ungarn vom 1./2. 1894.

Die Nachträge zu den Tarifen enthalten den Hinweis auf den mit 1 Mai l. J. in Kraft getretenen Tarif Theil I, ferner Ergänzungen der Klassengut- und Ausnahmetarife.

Die Nachträge zu den Anhängen endlich enthalten Kursdifferenzen für die in den neuen Nachträgen angeführten Frachtsätze.

Die Nachträge können von den Verbandsverwaltungen, sowie von der unterzeichneten Direktion bezogen werden.

Im Nachtrag I zum Elbeumschlagstarif für Ungarn ist der Termin, zu welchem Frachterhöhungen in Kraft treten, mit 15. Juni d. J. fixirt, derselbe wird jedoch hiermit bis zum 1. Juli l. J. erstreckt, ferner hat es in demselben auf Seite 5 unter IX statt Seite 24 richtig 27 und in der letzten Zeile bei Schönpriessen-Umschlag statt 225 richtig 215 zu heissen.

Wien, am 11. Mai 1894. (1257)
K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenbahn-Fahrzeuge von Süddeutschen Stationen nach Suczawa Predeal und Verciorowa. Tarifirung von Schneepflügen. Vom 15. Juni 1894 ab gelten die Frachtsätze der Abtheilung C, Serie I des vorbezeichneten Ausnahmetarifes vom 1. Februar 1894 auch für Schneepflüge, welche auf eigenen Rädern rollen.

Der Transport derartiger Schneepflüge selbst ist jedoch von der vorherigen Vereinbarung mit der Eisenbahn abhängig.

Wien, am 21. Mai 1894. (1258)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-UngarischerEisenbahnverband. Ausserkraftsetzung der Ausnahmetarife für Getreide etc. und Malz mit 1. August 1894. Mit 1. August 1894 treten die in den Tarifen Theil II, Heft 2, 3 und 4 des obenbezeichneten Verbandes nebst Nachträgen unter Ausnahmetarif Nr. 1 bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc., sowie für Malz ausser Kraft.

Die Einführung neuer Ausnahmefrachtsätze wird besonders bekannt gemacht werden.

Wien, am 21. Mai 1894. (1259)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Ausgabe des Nachtrages VIII zum Lokal-Gütertarif. Am 1. Juni 1894 tritt zu dem vom 1. Januar 1890 ab gültigen Lokaltarife der Nachtrag VIII mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Eröffnung der Station Vágfalva für den Gesammtverkehr.
2. Namensänderung der Station Szepes-Olaszi-Várallya.
3. Frachtberechnungs-Tabelle hinsichtlich der Station Szepes-Olaszi.
4. Erweiterung bezw. Aenderung der Ausnahmetarife.
5. Lieferzeit-Zuschlagsfristen.

Da die Eröffnung der Station Vágfalva für den Gesammtverkehr nicht am 1. Juni, sondern erst an einem späteren Termine erfolgt, treten die auf diese Station bezüglichen Bestimmungen und Tariftabellen des Nachtrages erst am Tage der Eröffnung derselben für den Gesammtverkehr, welcher Tag separat verlautbart werden wird, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Maria-Valeria utcza 11 szám) ersichtlich.

Budapest, am 17. Mai 1894. (1260)
Die Direktion.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Die auf den Stationen Ems und Rüdesheim aufgelegt gewesenen Fahrscheinhefte gemischter (II./I.) Klasse für einfache Fahrt nach Paris über Metz-Novéant sind am 20. Januar d. J. vom Verkaufe zurückgezogen worden.

Strassburg, den 18. Mai 1894. (1261)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 41. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Mai 1894.

Inhalt:

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1892.

Die von der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1892 — der XLIII. Jahrgang dieses Werkes — schliessen sich den früheren Jahrgängen in unveränderter Form an.

Die im Rechnungsjahre 1892 dem Vereinsgebiete angehörigen Eisenbahnverwaltungen sind unter 87 Nummern aufgeführt und zerfallen in folgende 3 Abschnitte:

A. Deutsche Eisenbahnen,
B. Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen und
C. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Die Bahn- und Betriebslängen der 3 Hauptgruppen der Vereinsbahnen für das vorliegende Betriebsjahr sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich. Die in Klammern stehenden Zahlen stellen die Ergebnisse des Vorjahres dar.

Laufende Nummer	Bahngruppe	Bahnlänge am Ende des Betriebsjahres 1892			Betriebslänge am Ende des Betriebsjahres 1892			Betriebslänge im Jahresdurchschnitt		
		Hauptbahnen	Bahnen untergeordneter Bedeutung	zusammen Bahnlänge	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre	überhaupt	davon dienen dem Personen-Verkehre	davon dienen dem Güter-Verkehre
		Kilometer								
1	Deutsche Bahnen	31 604 (31 616)	10 634 (10 001)	42 238 (41 617)	42 521 (41 911)	41 808 (41 209)	42 414 (41 798)	42 205 (41 677)	41 495 (40 970)	42 100 (41 566)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	5 151 (5 081)	574 (575)	5 725 (5 656)	6 897 (6 536)	6 826 (6 461)	6 896 (6 535)	6 725 (6 524)	6 654 (6 453)	6 724 (6 524)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	20 799 (20 575)	5 104 (5 115)	25 903 (25 690)	27 189 (26 915)	26 915 (26 646)	27 175 (26 901)	27 056 (26 298)	26 732 (26 024)	27 042 (26 284)
	zusammen	57 554 (57 272)	16 312 (15 691)	73 866 (72 963)	76 607 (75 362)	75 549 (74 319)	76 485 (75 234)	75 986 (74 499)	74 881 (73 447)	75 866 (74 374)

Ausser den in der Statistik aufgeführten Linien waren noch einzelne Strecken vorhanden, welche im Laufe des Jahres 1892 zwar eröffnet worden sind, aber für Rechnung der betreffenden Baufonds betrieben wurden und deshalb bei den Betriebsergebnissen nicht weiter in Betracht kommen.

Der Bahnkörper der sämmtlichen Vereinsbahnen enthielt an Brücken, bei welchen die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen mit 2 m beginnt, 32 026 (31 736) Stück mit einer Gesammtweite der lichten Oeffnungen von 425 706 (420 789) m. Hierunter befanden sich:

1. 991 (973) Brücken oder rund 3 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen über 30 m und
2. 4 470 (4 357) Brücken oder rund 14 % der Gesammtzahl mit einer Lichtweite der einzelnen Oeffnungen von 10 bis einschliesslich 30 m,

wobei für die Einreihung der Brücken mit mehreren Oeffnungen von ungleichen Lichtweiten das lichte Maass der weitesten Oeffnung als maassgebend betrachtet worden ist. Auf die Gesammtweite der lichten Oeffnungen der Brücken unter 1. entfielen 28,3 und unter 2. 34,7 %.

Die Gesammtlänge der Viadukte betrug 80,4 (79,3) km, diejenige der Tunnels 276,1 (272,9) km.

Von der Bahnlänge waren im ganzen eingeleisig 56 232 (56 143) km, zweigeleisig 18 440 (17 593) km und drei- bezw. viergeleisig 82 (81) km; hiervon entfallen auf die Deutschen Bahnen 28 244 (28 444) bezw. 14 103 (13 287) und 82 (81) km, auf die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 5 261 (5 154) bezw. 1 186 (1 165) km und auf die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 22 727 (22 545) bezw. 3 151 (3 141) Kilometer.

Die Länge der Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise betrug bei den Deutschen Bahnen 18 843 (18 292) Kilometer, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 2 185 (2 157) km und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 6 906 (6 739) km bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 27 934 (27 188) km und die Gesammtlänge aller Geleise 121 331 (118 801) km. Von der Gesammtlänge der Geleise entfallen auf die eingeleisigen Strecken 46,4 (47,3) %, auf die zweigeleisigen Strecken 30,4 (29,6) %, auf die drei- bezw. viergeleisigen Strecken 0,2 (0,2) % und auf die Bahnhofs-, Ausweichs- und sonstigen Nebengeleise 23,0 (22,9) %.

Der Oberbau war bei den sämmtlichen Vereinsbahnen ausgeführt, und zwar: 1. auf 985 (1 066) km mit Stuhlschienen auf hölzernen Schwellen, 2. auf 99 657 (97 870) km mit breitfüssigen Schienen auf hölzernen Schwellen, 3. mit eisernem Oberbau, und zwar: a) 5 680 (5 872) km auf Langschwellen, b) 14 362 (13 337) km auf Querschwellen, c) 133 (133) km auf Einzelunterlagen, d) 104 (102) km anderer Bauart, 4. auf 409 (421) km mit Oberbau auf Steinwürfeln.

Von der Gesammtlänge aller Geleise kommen auf Schienen aus Eisen 27 740 (29 840) km, aus Stahl 87 311 (82 370) Kilometer und auf Schienen aus Eisen und Stahl 6 279 (6 591 Kilometer.

In dem Berichtsjahre betrugen die sämmtlichen vorhandenen Weichen, auf einfache Weichen berechnet, 169 834 (164 645) Stück, bei deren Ermittelung eine dreistellige Weiche gleich zwei einfachen Weichen, eine halbe Englische desgleichen und eine ganze Englische gleich vier einfachen Weichen gerechnet worden ist.

Von der Bahnlänge der sämmtlichen Vereinsbahnen lagen 22 964 (22 816) km = 31 (31) % derselben in waagerechten Strecken; in Steigungen über 1 : 40 dagegen 138 (127) km; in geraden Strecken lagen 53 528 (52 922) km oder 72 (72) % der Bahnlänge und 289 (265) km in Krümmungen mit einem Halbmesser von weniger als 200 m. Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke — 50 m — besassen die Sächsischen und Niederländischen Staatsbahnen sowie die Brasso-Haromszeker Lokalbahn.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren in dem Gebiete der Vereinsbahnen vorhanden: 12 858 (12 579) Stationen und Haltestellen, 1 663 (1 658) Signal-Zwischenstationen und 13 013 (12 564) Telegraphenstellen mit Schreib- oder Sprechwerken.

Die Länge der Telegraphenleitungen betrug 250 187 (234 554) km.

Im Besitze der sämmtlichen Vereinsbahnen befanden sich ferner 159 (163) Zeigerwerke, 27 680 (26 084) Morsewerke, 6 054 (5 166) Fernsprecher, 191 (203) tragbare Schreibwerke, 1 153 (1 265) Werke anderer Art, 6 435 (4 787) Blockwerke und 72 269 (70 807) Läutewerke.

Die Gesammtsumme der bis Ende bes Betriebsjahres 1892 für die dem Verein angehörenden Privatbahnen, und zwar sowohl für die erste Herstellung, als auch für spätere Erweiterungen und Verbesserungen derselben genehmigten Anlagekapitalien betrug: bei den Deutschen Bahnen 695 908 100 (687 510 600) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 535 936 249 (504 712 899) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 4 983 328 182*) (4 579 890 660) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 6 215 172 531*) (5 772 114 159) ℳ, von welchem Betrage indessen 122 939 034 ℳ zu anderweiten Unternehmungen verwendet worden sind. Bei den durch Kauf erworbenen Bahnen ist nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als Anlagekapital angenommen worden.

Es bezifferte sich der Gesammtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1892 verwendeten Anlagekapitals bei den Deutschen Bahnen auf 10 916 020 155 (10 718 923 622) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen auf 949 133 696 (884 303 044) ℳ und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen auf 5 671 950 177 (5 533 223 930) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 17 537 104 028 (17 136 450 596) ℳ.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1892 besassen: a) die Deutschen Bahnen 15 345 (14 664), b) die Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 1 661 (1 549) und c) die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 5 623 (5 427) bezw. d) die sämmtlichen Vereinsbahnen 22 629 (21 640) eigene Lokomotiven. Auf 1 km Betriebslänge entfielen durchschnittlich zu a) 0,36 (0,35), zu b) 0,24 (0,24), zu c) 0,21 (0,20) und zu d) 0,30 (0,29) eigene Lokomotiven. Unter der Gesammtzahl der eigenen Lokomotiven befanden sich 4 852 (4 505) Tenderlokomotiven.

Im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen haben die eigenen und fremden Lokomotiven während des Berichtsjahres vor Zügen jeglicher Art (Kurier-, Schnell-, Personen-, gemischte, Güter-, sowie Material- und Arbeitszüge — einschliesslich der Schneepflugfahrten —) zurückgelegt:

1. bei den Deutschen Eisenbahnen	335 270 621 (338 013 177)	Zugkm
2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	44 201 241 (41 366 758)	„
3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen .	134 109 799 (133 387 436)	„
4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	513 581 661 (512 767 371)	Zugkm.

Unter Berücksichtigung der als Vorlege- oder Schiebemaschinen geförderten 25 722 340 (26 215 249) km betrug die Anzahl der von den Lokomotiven der sämmtlichen Vereinsbahnen geleisteten Nutzkilometer zusammen 539 304 001 (538 982 620), während 27 400 064 (27 594 288) km auf Leerfahrten, ferner 21 031 562 (21 208 831) Dienststunden auf den Verschubsdienst und 11 047 071 (11 004 074) Dienststunden auf den Bereitschaftsdienst entfielen.

Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken, sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn haben die eigenen Lokomotiven der Vereinsbahnen geleistet im ganzen bezüglich der Unterhaltung der Lokomotiven bezw. bezüglich der Kosten der Züge 1. bei den Deutschen Bahnen 535 327 104 (541 451 774) bezw. 467 371 274 (472 294 980), 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 57 503 947 (54 066 937) bezw. 54 664 392 (51 282 253), 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 184 188 634 (183 146 507) bezw. 171 975 353 (171 262 944) und 4 bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 777 019 685 (778 665 218) bezw. 694 011 019 (694 840 177) Lokomotivkm.

Der Gesammtverbrauch der Lokomotivfeuerung (Holz, Koks, Torf, Braun- und Steinkohlen), auf Steinkohlen-Heizwerth umgerechnet, bezifferte sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen auf 7 622 529 (7 570 980) t. Die Kosten für die verbrauchten Heizstoffe einschliesslich der Fracht- und Lade-

---

*) Nachdem fortab in Oesterreich-Ungarn das Gold als das gesetzliche Währungsmetall zu gelten hat und der Werth des bisherigen Silberguldens Oesterreichischer Währung mit 2 Kronen gesetzlich festgesetzt worden ist, konnte das bisherige Umrechnungsverhältniss (1 fl. Oesterreichischer Währung gleich 2 ℳ) bei den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen nicht mehr in Anwendung gebracht werden.

Die genannten Verwaltungen haben deshalb beschlossen, dieses Verhältniss dahin zu ändern, dass fortab 1 fl. (gleich 2 Kr.) Oesterreichischer Währung mit 170 ₰ Deutscher Reichswährung umzurechnen ist. Infolge dessen sind alle in dem vorliegenden Jahrgang der statistischen Nachrichten enthaltenen Geldbeträge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen nicht mehr — wie bisher — nach dem Verhältniss 1 fl. gleich 2 ℳ sondern nach dem Verhältniss 1 fl. gleich 1,70 ℳ angenommen worden.

Um eine Vergleichung der Gesammtergebnisse des Jahres 1892 mit denjenigen der Vorjahre zu ermöglichen, sind die betreffenden Geldbeträge der Jahre 1891 und 1890 ebenfalls nach dem neuen Umrechnungsverhältnisse festgestellt worden, und es erklären sich hierdurch die Abweichungen gegen die Angaben in den Jahrgängen 1891 und 1890 der statistischen Nachrichten.

kosten betrugen 97 731 231 (104 186 022) M. und der Aufwand für das Schmieren und Putzen der Lokomotiven und Tender 7 827 578 (7 790 900) M.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz der Lokomotiven und Tender nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial betrug 86 054 604 (90 688 297) M.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren an eigenen Personen- und Lastwagen (Gepäck-, Güter-, Vieh- und Arbeitswagen) vorhanden:

Bahngruppe	Personenwagen	bedeckte Lastwagen	offene Lastwagen	Lastwagen aller Art
	Anzahl			
Deutsche Bahnen	28 591 (27 245)	98 585 (96 157)	208 933 (202 406)	307 518 (298 563)
Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	3 426 (3 251)	13 742 (13 060)	19 403 (18 481)	33 145 (31 541)
Oesterreichisch-Ungarische Bahnen	11 425 (10 911)	58 333 (56 938)	73 988 (68 907)	132 321 (125 845)
Sämmtliche Vereinsbahnen	43 442 (41 407)	170 660 (166 155)	302 324 (289 794)	472 984 (455 949)

Die am Jahresschlusse bei den sämmtlichen Vereinsbahnen vorhanden gewesenen Personenwagen enthielten Plätze: in der I. Klasse 94 063 (89 938), in der II. Klasse 354 215 (342 489), in der III. Klasse 1 110 291 (1 036 469) und in der IV. Klasse 216 235 (215 277), zusammen 1 774 804 (1 684 173) oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 23,49 (22,66). Die Anzahl der Personenwagenplätze im Jahresdurchschnitt betrug 1 736 824 (1 640 388).

Im eigenen Betriebe der Bahn wurden von den eigenen und fremden Personenwagen überhaupt zurückgelegt 4 106 (3 930,7) Millionen Achskilometer oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 54 834 (53 501) Achskm. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich mit 4,32 (4,39) Personen und von den bewegten Plätzen durchschnittlich 23,23 (23,74) % besetzt.

Die sämmtlichen Lastwagen besassen eine Tragfähigkeit von zusammen 5 039 734 (4 751 705) t oder durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 65,89 (63,16) t und für jede Achse 5 249 (5 136) kg.

Die eigenen und fremden Lastwagen haben im eigenen Betriebe der Vereinsbahnen rund 15 739,3 (15 898,1) Millionen und auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich 207 461 (213 692) Achskilometer durchlaufen. Jede Lastwagenachse war im Gesammtdurchschnitt mit 2,32 (2,29) t belastet und die Tragfähigkeit durchschnittlich mit 44,15 (44,63) % ausgenutzt.

Mit Einschluss der Leistungen der Postwagen, deren die Vereinsbahnen 1 060 (1 103) vierrädrige, 87 (83) sechsrädrige und 126 (115) achträdrige besassen, haben die eigenen und fremden Wagen jeder Gattung im eigenen Betriebe der Bahn zusammen 20 297,4 (20 253,2) Millionen und durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 267 120 (271 774) Achskm zurückgelegt.

Der Aufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ersatz (einschliesslich Achsen und Räder) nach Abzug des Erlöses bezw. Werthes für Altmaterial hat bei den sämmtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre überhaupt 26 853 314 (31 397 889) M. für Personenwagen und 62 039 109 (65 624 309) M. für Güterwagen betragen. Für die Schmierstoffe der Personen- und Güterwagenachsen wurden 1 787 264 (1 807 959) M. verausgabt.

Durchschnittlich wurden über die ganze Bahn 3 535 (3 407) Personen- und 3 203 (3 442) Güter- und gemischte Züge befördert.

Innerhalb des Berichtsjahres sind von den Reisenden auf den sämmtlichen Vereinsbahnen rund 17 716 (17 235) Millionen Kilometer zurückgelegt worden; hiervon entfallen auf die I. Wagenklasse 424,1 (414,2) Millionen, auf die II. Wagenklasse 2 935,2 (2 888,9) Millionen, auf die III. Wagenklasse 10 100,9 (9 719,4) Millionen, auf die IV. Wagenklasse 3 320,3 (3 325) Millionen und auf Militärs 935,5 (887,7) Millionen Kilometer.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen hat der kilometrische Personenverkehr betragen in der I. Wagenklasse 5 732 (5 701), in der II. Wagenklasse 39 672 (39 757), in der III. Wagenklasse 136 526 (133 758), in der IV. Wagenklasse 44 878 (45 759) und bei Militärs 12 645 (12 216), zusammen 239 453 (237 191) Personen. Von dem kilometrischen Personenverkehr kommen auf die I. Wagenklasse 2,4 (2,4) %, auf die II. Wagenklasse 16,6 (16,8) %, auf die III. Wagenklasse 57,0 (56,4) %, auf die IV. Wagenklasse 18,7 (19,3) % und auf Militärs 5,3 (5,1) %.

Der kilometrische Personenverkehr der Preussischen Staatsbahnen übertraf sowohl den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen, als auch den der Gruppe „Deutsche Bahnen"; derselbe betrug 317 648 (321 788) Personen, mithin gegen den Gesammtdurchschnitt der sämmtlichen Vereinsbahnen mehr 78 195 (84 597) Personen, was einem Prozentsatze von 33 (36) entspricht. Bei den Deutschen Bahnen wurde der kilometrische Personenverkehr in der I., II. und IV. Wagenklasse sowie bei der Militärbeförderung und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen in der II. und IV. Wagenklasse und bei der Beförderung von Militärpersonen von den Preussischen Staatsbahnen überschritten. In der IV. Wagenklasse betrug derselbe bei den Preussischen Staatsbahnen 125 780 Personen oder 157 % der entsprechenden Zahl der Gruppe „Deutsche Bahnen" und 280 % der entsprechenden Zahl der sämmtlichen Vereinsbahnen.

An Gepäck (einschl. des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen) sowie an Traglasten wurden von den sämmtlichen Vereinsbahnen im Berichtsjahre 70 461 496 (69 061 401) tkm gefördert.

Für den Güterverkehr jeglicher Art (Eil-, Stück-, Wagenladungs-, frachtpflichtiges Dienst- und Bau- [Regie-] Gut und lebende Thiere) mit Ausschluss des frachtfreien Dienst- und Baugutes wurden:

1. von den Deutschen Bahnen	23 179 047 689 (23 111 260 816)	tkm „
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	2 080 160 879 (2 086 874 008)	„ „
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	9 814 527 852 (10 084 506 566)	„ „
4. von sämmtlichen Vereinsbahnen	35 073 736 420 (35 282 641 390)	tkm „

geleistet. Nur die Deutschen Bahnen haben gegen das Vorjahr eine Mehrleistung zu verzeichnen, während bei den übrigen Vereinsbahnen die Anzahl der im Berichtsjahre geförderten Tonnenkilometer gegen das Vorjahr zurückgeblieben ist.

Der kilometrische Güterverkehr hat bei den sämmtlichen Vereinsbahnen betragen, und zwar: Eilgüter 2 509 (2 433) t, Frachtgüter (einschl. Militärgüter) a) Stückgüter usw. 29 421 (30 229) t, b) Wagenladungsgüter 405 336 (411 867) t, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 23 666 (27 148) t, lebende Thiere 7 280 (8 052) t, zusammen 468 212 (479 729) t.

(Schluss folgt.)

Die Reichseisenbahnen und die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1892/93.

Die Gesammtlänge der für Rechnung des Reiches betriebenen Bahnstrecken betrug nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht am Schlusse des Berichtsjahres 1 428,39 km vollspurige und 27,99 km schmalspurige Strecken, gegen eine Länge von 1 418,04 km vollspurige und 27,99 km schmalspurige Strecken am Schlusse des Vorjahres, mithin mehr 10,35 km vollspurige Strecken. Dieser Zugang setzt sich zusammen aus der am 1. Juni 1892 eröffneten, 9,42 km langen vollspurigen Nebenbahn Oberhammer-Vallerysthal-Dreibrunnen, sowie aus der selbständigen Einführung der gepachteten Strecke Tetingen-Langengrund bezw. Kirchberg in den Bahnhof Tetingen i. Lux., infolge dessen die Länge dieser Linie sich um 0,93 km vermehrt hat.

Die Länge der zweigeleisigen Strecken betrug einschliesslich der gepachteten Strecke von der Reichsgrenze bei St. Ludwig bis Basel 655,82 km gegen 652,67 km im Vorjahre, mithin mehr 3,15 km, welche Länge auf den zweigeleisig ausgebauten Theil der Linie Diedenhofen-Teterchen von der Station Künzig bis zur Station Diesdorf entfällt. Von der 1 440,85 km betragenden Eigenthumslänge liegen 1 423,87 km auf Elsass-Lothringischem und 16,98 km auf Preussischem Gebiete.

Ausserdem befinden sich in Elsass-Lothringen noch folgende Bahnen im Betrieb:

1. die von der Reichsbahn für Rechnung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft betriebene vollspurige Neben-

bahn von der Grenze bei Esch über Deutsch-Oth nach Redingen einschliesslich der Anschlussbahnen 10,69 km,

2. die der Pfalzbahn gehörige und von dieser betriebene vollspurige Hauptbahn von Saargemünd bis zur Bayerischen Grenze bei Bliesbrücken 11,74 km,
3. die schmalspurigen, verschiedenen Privatgesellschaften gehörigen Linien: Mülhausen-Ensisheim, bezw. Wittenheim, bezw. Pfastatt, Colmar-Schnierlach, Colmar-Winzenheim, Rappoltsweiler-Stadt-Rappoltsweiler-Bahnhof, Strassburg-Truchtersheim, Strassburg-Markolsheim mit Abzweigungen nach Erstein und Rheinau, zusammen rund 133 km.

Die Gesammtlänge der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen belief sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 1418,31 km mit normaler Spurweite und 160,99 km mit schmaler Spurweite, insgesammt auf rund 1579 km.

Die Gesammtlänge der von der Verwaltung der Reichseisenbahnen betriebenen Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen betrug (einschliesslich der Strecke Ulflingen-Preussische Grenze) 205,80 km.

Im Berichtsjahre wurde der Personen- und Gepäckverkehr durch die in den Sommer- und Herbstmonaten vorherrschend gewesene gute Witterung günstig beeinflusst. Das Auftreten der Cholera, sowie die Zurückverlegung des grössten Theiles des Französisch-Schweizerischen Reiseverkehrs, welcher nach dem am 14. Juni 1891 bei Station Mönchenstein der Jura-Simplonbahn vorgekommenen Unfalle von der Strecke Delsberg-Delle über die Linien Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel geleitet wurde, auf die früher benutzte Linie über Delle, haben dem Personenverkehr zwar einigen Abbruch gethan, doch wurde derselbe durch die Zunahme von Reisenden von und nach Frankreich, die nach der am 1. Oktober 1891 erfolgten Aufhebung des Passzwanges an den Französischen Grenzen eintrat, mehr als ausgeglichen. Die Gesammteinnahme des Personen- und Gepäckverkehrs betrug 13 129 803 ℳ und ist gegen das Vorjahr um 605 222 ℳ oder 4,8 % gestiegen.

Die Gesammtzahl der beförderten Personen ist auf 15 942 868 (um 465 669 Personen = 3,0 %), die erzielte Einnahme auf 12 438 265 ℳ (um 549 067 ℳ = 4,6 %) und die kilometrische Leistung der Personenwagen auf 101 375 132 Achskm (um 3 260 548 Achskm = 3,3 %) gestiegen.

In den drei Gruppen des Personenverkehrs stellt sich die Einnahme gegenüber dem Vorjahre wie folgt: im Binnenverkehr 9 064 630 ℳ (+ 592 309 ℳ = 7,0 %), im direkten Verkehr 2 635 251 ℳ (— 81 731 ℳ = 3,0 %) und im Durchgangsverkehr 731 193 ℳ (+ 34 254 ℳ = 9,4 %).

Der Gepäckverkehr ergibt dem Vorjahre gegenüber eine Steigerung der Einnahme auf 681 160 ℳ (um 58 578 ℳ = 9,4 %).

Die Einnahme des gesammten Güter- und Viehverkehrs hat sich auf 42 272 006 ℳ (um 866 302 ℳ = 2,1 %) erhöht. Dieses Ergebniss kann mit Rücksicht darauf, dass die Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse fortgedauert hat, als günstig bezeichnet werden.

Einen bemerkenswerthen Rückgang haben die Verkehre mit Frankreich erfahren; die direkten Verkehre sind von 452 697 t im Jahre 1891/92 auf 351 210 t im Jahre 1892/93, mithin um 101 487 t = 22,4 % und die Durchgangsverkehre von 180 889 t auf 147 885 t, mithin um 33 004 t = 18,2 % zurückgegangen. Dieser Ausfall wurde hauptsächlich durch die seit dem 1. Februar 1892 in Kraft getretene Erhöhung der Französischen Eingangszölle verursacht.

Im Güterverkehr ist die Beförderungsmenge auf 13 345 874 t (um 390 862 t = 3,0 %) und die kilometrische Leistung der Güterwagen auf 434 596 418 Achskm (um 731 713 Achskm = 0,2 %) gestiegen. Aus der Steigerung der Einnahmen um 2,1 % und der Steigerung der kilometrischen Leistung der Güterwagen um 0,2 % ergibt sich ein um 1,9 % vortheilhafteres Durchschnittserträgniss der Güterwagen-Achskilometer.

In den hauptsächlichsten Tarifklassen des Güterverkehrs gestaltet sich das Einnahmeergebniss gegenüber dem Vorjahre, wie folgt: Expressgut 116 528 ℳ (+ 19 842 ℳ = 20,5 %), Eilgut 1 051 151 ℳ (+ 6 603 ℳ = 0,6 %), Stückgut 4 027 394 ℳ (+ 111 535 ℳ = 2,8 %), allgemeine Wagenladungsklasse A 1 und B 3 322 168 ℳ (+ 67 473 ℳ = 2,1 %), Spezialtarife A 2, I, II, III a, III b 11 163 632 ℳ (— 224 669 ℳ = 2,0 %), Steinkohlen und Koks 13 151 724 ℳ (+ 93 652 ℳ = 0,7 %), Roheisen, Eisenerze, Steine 5 381 585 ℳ (+ 439 723 ℳ = 8,9 %) und Holz nach dem Ausnahmetarif 1 030 918 ℳ (— 39 791 ℳ = 3,7 %).

Die Einnahme aus dem Viehverkehr ist im Berichtsjahre auf 562 386 ℳ (um 125 388 ℳ = 28,7 %) gestiegen.

Aus den drei Verkehrsgruppen des gesammten Güterverkehrs stellen sich die Einnahmeergebnisse wie folgt: im Binnenverkehr 10 823 385 ℳ (+ 797 768 ℳ = 8,0 %), im direkten Verkehr 24 089 485 ℳ (— 135 533 ℳ = 0,6 %) und im Durchgangsverkehr 7 359 136 ℳ (+ 204 067 ℳ = 2,9 %).

Die Gesammteinnahme ist auf 59 201 480 ℳ (um 1 731 955 ℳ = 3,01 %) gestiegen, während die Betriebsausgabe eine Steigerung auf 36 756 545 ℳ (um 710 806 ℳ = 1,97 %), welche hauptsächlich auf die Steigerung der Ausgaben für Besoldungen der Beamten und Löhnung der Arbeiter (15 237 672 ℳ, gegen das Vorjahr + 475 569 ℳ = 3,2 %), sowie auf die Steigerung der Kosten für die Unterhaltung der Bahnanlagen (4 163 907 ℳ = + 229 669 ℳ oder 5,8 %), ferner auf die durch den gesteigerten Verkehr vermehrten Kosten des Bahntransports (7 301 577 ℳ = + 195 721 ℳ oder 2,8 %) zurückzuführen ist.

Im Berichtsjahre ist der Betriebsüberschuss auf 22 444 935 Mark (um 1 021 149 ℳ = 4,8 %) gestiegen.

Im Personenverkehr ordnen sich die bedeutenderen Stationen wie folgt:

1. nach der Zahl der zu- und abgegangenen Personen (bis über 300 000):

Strassburg, Hauptbahnhof	2 088 778	Diedenhofen	504 285
Mülhausen	2 023 616	Basel	430 467
Metz	1 211 543	Zabern	416 158
Colmar	915 239	Schlettstadt	414 164
Luxemburg	854 454	Hagenau	397 145
Saargemünd	791 080	Saarburg	356 590
Strassburg-Neudorf	614 165	Weissenburg	356 384
		Alt-Münsterol	308 910

2. nach der Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr in Mark (bis über 150 000):

Strassburg, Hauptbahnhof	2 799 003	Zabern	231 754
Mülhausen	1 113 945	Diedenhofen	225 675
Metz	1 057 665	Saarburg	218 085
Basel	1 033 958	Saargemünd	207 271
Luxemburg	722 656	Hagenau	203 527
Colmar	571 463	Schlettstadt	201 726

Für den Güterverkehr ordnen sich der Bedeutung nach die Stationen wie folgt:

1. nach den Gewichtsmengen in Tonnen (bis über 500 000):

Saargemünd	1 861 035	Basel	931 082
Diedenhofen	1 475 508	Strassburg-Neudorf	747 599
Völklingen	1 413 665	Stieringen-Wendel	671 714
Ulflingen	1 256 338	Kochern	643 517
Wasserbillig	1 247 514	Algringen	624 468
Bettingen	1 207 803	Oettingen-Rümelingen	612 768
Sierck	1 197 491	Düdelingen-Werk	564 320
Esch	1 059 105	Deutsch-Oth	545 833

2. nach dem Geldertrage in Mark (bis über 1 000 000)

Diedenhofen	7 154 839	Novéant	1 737 572
Strassburg, Hauptbahnhof	5 129 100	Esch	1 367 213
Basel	3 963 243	Algringen	1 204 239
Mülhausen	3 443 286	Alt-Münsterol	1 190 583
Düdelingen-Werk	2 525 525	Luxemburg	1 177 192
Deutsch-Oth	2 144 712	Colmar	1 084 438
Metz	2 101 095	Oettingen-Rümelingen	1 045 498

Der Gesammtüberschuss (unter Zurechnung der von den Wilhelm Luxemburg-Eisenbahnen geschuldeten Zinsen für diejenigen Beträge, welche in ihrem Interesse für die Beschaffung von Betriebsmitteln usw. verausgabt sind) stellt sich auf 21 412 464 ℳ.

Das volle, 489 740 598 ℳ betragende Anlagekapital hat sich im Rechnungsjahre 1892/93 verzinst mit 4,342 % gegen 4,105 % im Vorjahre bezw. das um 91 433 428 ℳ gekürzte Anlagekapital (um welchen Betrag die Reichseisenbahnen theuerer bezahlt worden sind, als deren Herstellungskosten betragen haben) mit 5,363 % gegen 5,051 % im Vorjahre.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die 20,37 km lange Strecke Culmsee-Schönsee (Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg), welche am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1641 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Beförderung von Salonwagenwärtern auf den Schweizerischen Eisenbahnen (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 1659 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Sonntagsruhe im Eisenbahn-Güterverkehr.

Bei der am 8. d. Mts. im Reichs-Eisenbahnamt stattgefundenen Berathung (vergl. Nr. 38 S. 354 d. Ztg.) ist als Zeitpunkt für die allgemeine Einführung der Sonntagsruhe im Güterverkehr der 1. Mai 1895 in Aussicht genommen.

Landes-Eisenbahnrath.

Auf der Tagesordnung der auf den 4. Juni d. J. anberaumten Sitzung des Landes-Eisenbahnraths stehen folgende Gegenstände:

1. Ausnahmetarif für Puddelkohlen zu Gunsten der Eisenindustrie im Siegerlande,
2. Ermässigung der Frachtsätze für Schwedische Eisenerze im Verkehr von Swinemünde nach Oberschlesien und Mähren,
3. Nachweisung der seit der Mittheilung vom 28. Februar 1894 genehmigten Veränderungen von Ausnahmetarifen, ausserdem
4. mehrere, von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussnahme der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge von allgemeinerem Interesse zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I, betreffend die Beförderung und Tarifirung von langen Gegenständen, Kameelhaar, Erdnusskleie und Erdnussschalen, Zinkgrau, Schlackensand und Schlackenmehl, Schwefeleisen, gefärbtem Schwerspath und Antichlor (unterschwefligsaures Natron).

Internationale Fahrplankonferenz.

Für die Internationale Winter-Fahrplankonferenz, welche am 6. und 7. Juni d. J. in Paris stattfindet, sind nach der Tagesordnung u. a. die folgenden Anträge eingebracht worden: Im Interesse des Deutsch-Italienischen Frühjahrsverkehrs soll im März und April der Schnellzug Berlin-Rom zwischen München und Innsbruck (ab München Vormittags 11 Uhr 23 Minuten) doppelt gefahren werden. Erscheint dies nicht durchführbar, so soll der jetzt Vormittags 8 Uhr 25 Minuten von München abgehende Personenzug (welcher an den Nachtschnellzug von Hof und Frankfurt a/M. anschliesst) in einen Schnellzug umgewandelt werden, der Nachmittags 12 Uhr 30 Minuten in Innsbruck und Abends 6 Uhr 50 Minuten in Ala eintrifft. Dessen Weiterführung bis wenigstens nach Verona ist in Aussicht genommen. Im Anschluss an die neuen Expresszüge der Linie Wien-Nürnberg-Ostende soll der Orient-Expresszug noch ein weiteres Mal zwischen Wien und Bukarest verkehren, und zwar ab Wien Dienstags und ab Bukarest Donnerstags. Weiter wird es als eine Nothwendigkeit bezeichnet, die Schnellzugverbindung Stuttgart- bezw. Frankfurt a/M.-Carlsbad-Prag beizubehalten. Der Nachtzugverkehr Berlin-Görlitz-Prag soll einer Neuregelung unterworfen werden, welche eine raschere Verbindung bei vermindertem Stillliegen auf den Uebergangsstationen bewirkt. Für den Verkehr von Hamburg-Hannover nach Eisenach-Thüringen sowie nach Eisenach-Bayern ist eine Verbesserung derart in Aussicht genommen, dass die Reisenden des Abends 5½ Uhr in Göttingen eintreffenden Zuges nicht mehr den Umweg über Cassel zu machen brauchen. Auf der Strecke Dresden-Bodenbach soll die vorjährige Winter-Fahrplanänderung wieder zur Einführung gelangen. Es wird beabsichtigt, den Abends 10 Uhr in Halle nach Halberstadt fahrenden und in Berlin an den Berlin-Aachener Nachtschnellzug Nr. 36 anschliessenden Zug Nr. 246 bereits ab Leipzig zu befördern, und zwar im Anschluss an den Abends von Dresden in Leipzig eintreffenden Zug Nr. 124, damit eine neue gute Verbindung von Dresden in der Richtung nach Aachen geschaffen wird und die Stationen zwischen Halle und Halberstadt eine Abendverbindung von Dresden-Leipzig erhalten. In umgekehrter Richtung soll der Frühzug Nr. 247 Halberstadt-Halle, der Anschluss vom Nachtschnellzuge Nr. 35 Aachen-Berlin hat, bis Leipzig durchgeführt werden.

Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs.

Die in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 18. März d. J. („Reichs-Gesetzbl." von 1894 S. 329) veröffentlichten Aenderungen der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands finden, nachdem die Grossherzoglich Luxemburgische Regierung auf Grund der mit ihr getroffenen Vereinbarung ihnen zugestimmt hat, nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 10. d. Mts. auch im Deutsch-Luxemburgischen Wechselverkehr Anwendung.

Betriebsergebnisse im Monat April d. J.

Die im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellte, in dem „R.-u. Pr. St.-A." veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergibt für die 67 Bahnen, die auch schon im entsprechenden Monat des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammtbetriebslänge von 38 090,16 km, folgendes: Im Monat April d. J. betrug die Einnahme: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 27 030 039 ℳ oder 2 923 174 ℳ weniger als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 723 ℳ oder 11,07 % weniger als in demselben Monat des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 67 869 588 ℳ oder 2 589 483 ℳ mehr als in demselben Monat des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 787 ℳ oder 2,58 % mehr als in demselben Monat des Vorjahres.

In der Zeit vom Beginn des Etatsjahres bis Ende April d. J. betrug die Einnahme: A. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März umfasst: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 21 960 287 ℳ oder 2 430 596 ℳ weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 718 ℳ oder 11,36 % weniger als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 57 872 256 ℳ oder 2 051 998 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 1 862 ℳ oder 2,31 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres. B. Bei denjenigen Bahnen, deren Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammenfällt: a) aus dem Personenverkehr: im ganzen 17 595 825 ℳ oder 847 537 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 2 584 ℳ oder 3,78 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres; b) aus dem Güterverkehr: im ganzen 38 470 671 ℳ oder 1 117 260 ℳ mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres und auf 1 km Betriebslänge 5 584 ℳ oder 1,73 % mehr als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Eröffnet wurde am 15. April d. J. die Strecke Ellenserdamm-Ellenserdammsiel 1,40 km (Grossherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen).

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Juli d. J. wird die im Bau begriffene, 13,66 km lange Nebenbahn Reinsdorf bei Artern-Frankenhausen voraussichtlich dem Betriebe übergeben werden. Die an der neuen Strecke gelegenen Stationen, die Haltestellen Reinsdorf bei Artern, Bretleben und Esperstedt und der Bahnhof Frankenhausen werden sämmtlich für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet; ausserdem sind die Stationen Reinsdorf, Bretleben und Frankenhausen zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und die Station Frankenhausen zur Abfertigung von Fahrzeugen eingerichtet. Privatdepeschenverkehr findet auf den Stationen der neuen Bahn nicht statt.

Die neue Strecke zweigt von der an den bestehenden Bahnlinien Sangerhausen-Erfurt und Artern-Naumburg belegenen Station Reinsdorf bei Artern ab und läuft mit besonderem Geleise an der Bahnstrecke Sangerhausen-Erfurt entlang bis zu der neu angelegten Haltestelle Bretleben, von wo dieselbe nach Frankenhausen weiter führt. Die Strecke Bretleben-Reinsdorf (bezw. Artern) wird nach Eröffnung der neuen Linie zweigeleisig betrieben. Die neu angelegte Station Bretleben dient zugleich dem Verkehr der bestehenden Bahn Sangerhausen-Erfurt. Die neue Strecke ist normalspurig gebaut, wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und mit Dampfkraft betrieben.

Bayerische Staatseisenbahnen. Am 27. d. Mts. ist die 10,61 km lange Lokalbahn Grafing-Glonn für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Diese nach den Normen für Bahnen untergeordneter Bedeutung erbaute Bahn ist vollspurig und wird mit Dampf betrieben. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 180 m, weshalb auf derselben nur Wagen mit nicht mehr als 4,5 m festem Radstande verkehren können. Ebenso können auf die Lokalbahn Wagen mit mehr als 10 000 kg Bruttolast für die Achse nicht übergehen.

Für Güterabfertigung ist die Haltestelle Moosach bei Grafing und die Endstation Glonn eingerichtet, während die Halteplätze Taglaching und Adling nur dem Personenverkehre dienen. Doch können auch an diesen Halteplätzen während des Zugaufenthalts Expressgüter im Stückgewichte bis zu 200 kg, sowie Kleinvieh, in Einzelnsendungen durch Vermittelung des Kondukteurs zur Aufgabe gelangen.

Die Abgabe der Fahrkarten und die Gepäckabfertigung im Lokalbahnverkehr erfolgt am oder im Zuge durch den Kondukteur.

Die Betriebsleitung hat ihren Sitz in Grafing und ist dem Königlichen Oberbahnamte Rosenheim unterstellt.

Eröffnungen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Badische Staatseisenbahnen. Die an der Neubaustrecke Gernsbach-Weisenbach gelegene Station Hilpertsau ist am 1. d. Mts. für den Stückgutverkehr und am 16. d. Mts für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnlinie Bautzen-Schandau gelegene Station Neustadt bei Stolpen führt fortan die Bezeichnung „Neustadt in Sachsen“.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg ist mit der Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Nebenbahn von Riesenburg nach Jablonowo mit Abzweigung nach Marienwerder beauftragt worden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Zusätzliche Bestimmungen zur Verkehrsordnung.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 13. d. Mts. an die Königlichen Eisenbahndirektionen den nachstehenden Erlass gerichtet:

Durch den Erlass vom 6. Dezember 1893 ist angeordnet, in den Bekanntmachungen über die Einführung neuer Tarife und Tarifnachträge, die zusätzliche Bestimmungen zur Verkehrsordnung enthalten, stets anzugeben, ob die in den Tarifen und Nachträgen enthaltenen Zusatzbestimmungen von der Aufsichtsbehörde genehmigt sind. Da im zweiten Absatz der Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung zwischen solchen zusätzlichen Bestimmungen der Eisenbahnen unterschieden wird, die die Verkehrsordnung ergänzen, und solchen. die Abweichungen von der Verkehrsordnung in sich schliessen, und erstere mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zulässig, letztere dagegen von der Landesaufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahnamts zu genehmigen sind, so muss aus den Bekanntmachungen zu ersehen sein, dass auch diese Zustimmung ertheilt ist.

Die erfolgte Genehmigung der Zusatzbestimmungen ist daher in den Bekanntmachungen der einzuführenden Tarife und Nachträge, gleichviel ob ergänzende oder abweichende Bestimmungen in Frage kommen, fortan in nachstehender Fassung zum Ausdruck zu bringen:

„Die in den Tarif (Nachtrag) aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I2 genehmigt worden.“

Braunschweigische Landeseisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1893 zusammen 367 819 Personen (gegen 356 136 Personen im Vorjahre) befördert und dafür 150 229 (143 571) *M.* vereinnahmt. Der Güterverkehr ergab bei einer Beförderungsmenge von 439 487 (388 047) t einen Ertrag von 461 053 (407 557) *M.* Die gesammten Einnahmen sind von 627 933 *M.* im Vorjahre auf 706 487 *M.*, dagegen die Ausgaben nur von 364 976 *M.* auf 397 308 *M.* gestiegen. Von dem Betriebsüberschuss in Höhe von 310 623 *M.* (gegen das Vorjahr mehr 51 333 *M.*) werden verwendet zur Ausstattung des Erneuerungfonds I 21 525 *M.* und des Erneuerungsfonds II 9 817 *M.*, zur Verzinsung der Prioritäten 167 320 *M.*, zur Tilgung derselben 20 000 *M.* und zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 1 716 *M.*, sodass ein verfügbarer Reingewinn von 90 245 *M.* (im Vorjahre 65 320 *M.*) verbleibt, von welchem eine Dividende von 2,40 (1,75) % zur Vertheilung gelangt. Im Jahre 1893 wurde 1 000 000 Prioritätsanleihe II. Emission begeben, deren Tilgung erst ab 1898 beginnt.

Die Steigerung des Güterverkehrs ist hauptsächlich durch die im Berichtsjahre erfolgte Eröffnung der neuen Ladestelle an der Cellerstrasse in Braunschweig und der neben der Station Braunschweig-Westbahnhof belegenen neuen Ladestelle an der Broitzemerstrasse sowie ferner durch den verstärkten Betrieb des Cementwerks in Salder, die bessere Zuckerrübenernte und einen ausnahmsweise starken Steinversand herbeigeführt.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

In der am 25. d. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde der Abschluss genehmigt und die Dividende auf 6 % festgesetzt.

Ilsenburg-Harzburg.

Der Bau der Eisenbahn Ilsenburg-Harzburg ist nach dem „R.-A.“ so weit vorgeschritten, dass auf Preussischem Gebiet bereits Arbeitszüge verkehren können. Die Eröffnung der Strecke steht zum Herbst in Aussicht.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Tarif vom 15. April 1893 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, namentlich auch der Güterklassifikation und der Tariftabellen.

Als besonders wichtig wird die Aufnahme des zukünftig von der Deutschen Levantelinie direkt angelaufenen Hafens von Odessa als Verbandshafen in den Tarif, mit den gleichen Frachtsätzen wie für Kontantinopel, Piraeus usw., hervorgehoben. Diese Tarifmaassnahme bietet nach Abschluss des Deutsch-Russischen Handelsvertrags eine günstige Gelegenheit zur Ausdehnung des Deutschen Waarenabsatzes nach Südrussland.

Berliner Bezirks-Eisenbahnrath.

In der am 12. Juni d. J. hier stattfindenden Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin werden von Gütertarifangelegenheiten u. a. folgende Anträge zur Berathung gelangen: 1. Antrag des Geh. Kommerzienraths Dietrich in Berlin, dafür einzutreten, dass die im internationalen Verkehr gemäss Art. 8, 15 und 26 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 seit dem 1. Januar 1893 obligatorische Ausfertigung von Frachtbriefduplikaten in eine fakultative umgewandelt werde, wie solche im inneren Deutschen sowohl wie im inneren Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr von jeher bestanden hat und noch jetzt besteht, bezw. auch im Wechselverkehr dieser Staaten bis zum 31. Dezember 1892 in Uebung gewesen ist. 2. Antrag des Kaufmanns Ad. Grunwald in Breslau, sich dafür auszusprechen, dass die Normalstreckensätze nach dem Prinzip der fallenden Skala mit zunehmender Entfernung gebildet werden. 3. Antrag des Kaufmanns Schultze in Cottbus, die Königliche Eisenbahndirektion Berlin zu ersuchen, die Zahl der Rungenwagen mit festem Lattengestell im Direktionsbezirk Berlin für den Versand von Hohlglaswaaren zu vermehren und die Frachtsätze für letztere bei Verladung nach Deutschen Seehäfen zu ermässigen. In der Begründung dieses letzteren Antrages wird auf die unzureichende Anzahl der Rungenwagen und darauf hingewiesen, dass andere Länder, besonders Oesterreich, für Glaswaaren viel niedrigere Einheitsfrachten haben und daher in der Lage sind, ihre Sendungen billiger nach Triest und anderen Hafenplätzen zu verladen, wie es im Inlande nach den Deutschen Seehäfen möglich ist.

Fahrpreisermässigungen.

Vom 1. Juni d. J. ab treten im Eisenbahnverkehr zwischen Berlin, Stettiner Bahnhof und Schwedisch-Norwegischen Stationen über Stralsund-Malmö infolge Herabsetzung der Schiffsantheile nicht unwesentliche Fahrpreisermässigungen ein. Sie betragen 1. bei Malmö, Norrköping und Stockholm a) für einfache Fahrt I. Klasse/I. Kajüte und II. Klasse/I. Kajüte 2 *M.*, III. Klasse/II. Kajüte 3,50 *M.* und III. Klasse/Deck 1,50 *M.*, b) für Rückfahrkarten 6,00 bezw. 7,50 bezw. 2,20 *M.* und 2. bei Gothenburg, Frederikshald und Christiania über Engelholm-Warberg a) für einfache Fahrt I. Klasse/I. Kajüte und II. Klasse/I. Kajüte 6,00 *M.*, III. Klasse/II. Kajüte 5,80 *M.*, b) für Rückfahrkarten 11,00 bezw. 9,50 *M.*

Strassenbahnen.

Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft. Der Aufsichtsrath hat beschlossen, die Beschaffung derjenigen Geldmittel, welche infolge der mit dem Uebergang über die Linden verbundenen Erweiterung des Unternehmens erforderlich werden, durch Ausgabe neuer Stammaktien derartig zu bewirken, dass insgesammt 4 275 000 *M.*, gleich ein Viertel des vorhandenen Aktienkapitals, zur Ausgabe gelangen. Auf 4 800 *M.* alte Aktien würde danach eine neue Aktie zum Nennwerthe von 1 200 *M.* entfallen. Der Emissionskurs ist auf 110 % festgesetzt worden. Der auf anfangs September d. J. einzuberufenden ausserordentlichen Generalversammlung werden die Beschlüsse zur Genehmigung unterbreitet werden.

Naumburger Strassenbahn. In der kürzlich abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, den Betrieb unbeanstandet weiter zu führen.

Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft. Das Unternehmen hatte im Jahre 1893 bessere Einnahmeergebnisse als im Vorjahre zu verzeichnen, ist jedoch nicht in der Lage, für 1893 eine höhere Dividende vertheilen zu können.

Nach dem Geschäftsbericht betrug die Gesammteinnahme 236 573 *M.* und die Gesammtausgabe 169 023 *M.* Von dem nach den Abschreibungen sich ergebenden Gewinn von 35 659 *M.* wird der Reservefonds mit 1 800 *M.* ausgestattet, 30 250 *M.* werden zur Vertheilung einer Dividende von 5,5 % (wie im Vorjahre) und 2 195 *M.* zur Zahlung persönlicher Gewinnantheile verwendet, während der Rest von 1 414 *M.* auf neue Rechnung übertragen wird.

Aus Frankreich.

Anwendung der Verbandstarife.

Durch Rundschreiben vom 13. Dezember 1893 hatte der Minister der öffentlichen Arbeiten den Gesellschaften die Anregung gegeben, ihre Verbandstarife anzuwenden, auch wenn dies nur durch einen allgemeinen Ausdruck, wie „ermässigter Tarif“ usw. verlangt würde. In ihrer Antwort haben die Gesellschaften zunächst festgestellt, dass eine gewisse Anzahl von Verbandstarifen ausdrücklich den Gebrauch dieser allgemeinen Ausdrücke gestattet und dass sie zur Hebung jeder Schwierigkeit die Einführung einer derartigen Bestimmung in die allgemeinen Anwendungsbedingungen der Verbandstarife bei Vorlage des Entwurfs von 1889 selbst vorgeschlagen haben. Gewisse Tarife bestimmen aber eigens, dass sie nur angewendet werden, wenn das ausdrückliche Verlangen gestellt wird; nun geht aber aus zahlreichen Erkenntnissen des Obersten Gerichtshofes hervor, dass der Verbandstarif nicht angewendet werden kann, wenn lediglich der „niedrigste Tarif“ beantragt wird. Die Gesellschaften besitzen also das Recht, die Anwendung der genannten Tarife von Amtswegen zurückzuweisen. Sie versprechen allerdings, wenn möglich, in alle ihre Tarife die fragliche Bestimmung einzufügen, bemerken aber, dass diese Bestimmung offenbar für die Versender erst ein Recht schaffen kann, nachdem sie die ministerielle Genehmigung erlangt.

Demgegenüber bemerkt der Minister in einem Rundschreiben vom 24. März d. J., dass es ihm fern liege, den Eisenbahnen Verpflichtungen bezüglich der Vergangenheit aufzuerlegen, da es Sache der Gerichte sei, über Streitigkeiten bezüglich der genehmigten Tarife zu entscheiden. Das Verlangen des Ministers bezieht sich also nur auf die Zukunft; nachdem es aber die Gesellschaften als zweckmässig anerkannt haben, wenn die Anwendung der Verbandstarife von Amtswegen gestattet wird, so würde es nicht zu erklären sein, wenn die Eisenbahnen irgend welchen Einwand gegen die sofortige Verallgemeinerung der bereits in einer gewissen Anzahl dieser Tarife befindlichen Bestimmung erheben würden; der Minister hat infolge dessen die Gesellschaften ersucht, ihm baldigst bezügliche Vorschläge zu machen. Der Minister erwartet übrigens, dass, wenn die fragliche Bestimmung erst in jeden Verbandstarif eingefügt ist, sie auch trotz der Bestimmungen des sogenannten Schnitttarifs ihre volle Wirkung ausübt. Letzterer müsste nöthigenfalls selbst geändert werden, wenn er Bestimmungen enthält, die geeignet sind, die Anwendung der Verbandstarife von Amtswegen zu vereiteln.

Ermässigte Weintarife.

Am 10. März d. J. kam in der Kammer die Anfrage des Abgeordneten Ricard, betreffend die ermässigten Weintarife (vergl. Nr. 15 S. 136 d. Ztg.), zur Verhandlung; Ricard machte gegen die Tarife namentlich geltend, dass der Süden unrechtmässig bevorzugt würde, dass die Grosshändler gegenüber den kleinen begünstigt würden, dass die Einfuhr Spanischer Weine erleichtert und dass die Zinsengewähr belastet würde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten vertheidigte die Tarife, indem er im wesentlichen auf die Entstehungsgeschichte verwies und darlegte, dass die Tarife bestimmt seien, den Südfranzösischen Weinen das während der Reblausseuche an die Spanischen Weine verloren gegangene Absatzgebiet in Paris wieder zu erobern; er erzielte damit auch die von ihm gewünschte einfache Tagesordnung und hat daraufhin durch fünf am 17. März d. J. ergangene Erlasse die vorgeschlagenen Tarife der Süd-, Orléans-, Mittelmeer-, West- und Staatsbahn mit einigen Aenderungen genehmigt.

Gesetzentwurf, betreffend die Tarife.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Jonnart, hat am 26. April d. J. der Kammer einen Gesetzentwurf, betreffend die Beförderung der Reisenden und Waaren auf den Eisen- und Strassenbahnen, vorgelegt. Der Eisenbahnausschuss der Kammer hatte, wie die Zeitschrift „La voie ferrée“ erinnert, s. Zt. durch den Abgeordneten Camille Pelletan ein Tarifgesetz ausarbeiten lassen; der damalige Minister Yves Guyot liess aber im Gegensatz dazu regierungsseitig einen Entwurf ausarbeiten und legte ihn am 17. März 1891 der abgetretenen Kammer vor. Während der Entwurf des Eisenbahnausschusses von dem Grundsatz ausging, dass der Staat berechtigt sei, ein Tarifgesetz nach freiem Ermessen zu erlassen, ging der Regierungsentwurf davon aus, dass das zu erlassende Gesetz an den den Gesellschaften ertheilten Konzessionen und Bedingnissheften eine nicht überschreitbare Grenze finde. Der Minister Jonnart hat sich den Entwurf seines Amtsvorgängers im wesentlichen zu eigen gemacht. In der Begründung stellt der Minister seinen Standpunkt u. a. folgendermaassen fest:

„Der Staat als öffentliche Macht ist nicht berechtigt, durch ein Gesetz, das eine einseitige Urkunde darstellt, die Verpflichtungen, welche vom Staat als vertragschliessende Partei als Gegenleistung für Zugeständnisse übernommen sind, zu ändern. Wenn also der Regierung ein Recht, ihrerseits Tarifermässigungen in's Werk zu setzen, beigelegt werden müsste, so könnte das nur durch Verhandlungen mit der Gegenpartei über Aenderung der Tarife erzielt werden; ergibt sich kein Einvernehmen, so ist der Rückkauf der Konzessionen die einzige Möglichkeit, um unter Achtung der früheren Verträge zum Ziele zu gelangen. Die gegenwärtige Lage ist nicht so dringend, um eine bezüglich der finanziellen Folgen so schwere Maassregel zu gebieten; andererseits sind die letzten Verträge zu neu, als dass man mit Aussicht auf Erfolg über eine so wichtige Frage Verhandlungen anknüpfen könnte. Aber wenn man auch nicht die Art und Weise der Tarifherstellung grundsätzlich ändern mag, so braucht das Tarifwesen der Eisenbahnen keineswegs der unmittelbaren Einwirkung des Gesetzgebers und irgend welcher Verbesserung zu entgehen.“

Aus diesem Grunde hat die Regierung den Entwurf vorgelegt, der in 3 Kapitel zerfällt; das erste umfasst die Art. 1—5 und handelt von der Aufstellung der Tarife, das zweite umfasst die Art. 6—13 und handelt von der Veröffentlichung und Anwendung der Tarife, sowie von der Haftpflicht, das dritte umfasst die Art. 14—19 nebst Schlussartikel und enthält Vorschriften bezüglich der in Zukunft in die Tarife einzusetzenden Preise.

Mit Rücksicht auf die Entscheidung grundsätzlicher Fragen ist das erste Kapitel das wichtigste; die Begründung bemerkt dazu: „Die Grundsätze für die Ausübung der Staatsaufsicht über die Tarife sind bisher in keinem Gesetze klar gelegt worden; der Augenblick für diese gesetzliche Festlegung ist gekommen. Man hätte dies durch Verordnung unter der Form einer Ergänzung der Verordnung vom 15. November 1846 bewirken können, aber da die Kammern schon Jahre lang mit der Frage befasst sind, schien es wünschenswerth, von ihnen einen Beschluss über die Mitwirkung der Staatsvertreter beim Tarifwesen herbeizuführen.“ Der Art. 1 des neuen Gesetzes, das nicht nur auf Eisenbahnen von allgemeinem Interesse, sondern auch auf Lokal- und Strassenbahnen anwendbar ist, bestimmt zunächst in § 1: „Keine Gebühr irgend welcher Art darf von Eisenbahn- oder Strassenbahnunternehmungen ohne Entscheidung der Verwaltungsbehörde erhoben werden.“ Darauf wird bestimmt, dass die Genehmigung nur vorläufig gilt, dass besondere Begünstigungen von Versendern verboten sind, dass die Tarife vor Ablauf eines bestimmten Zeitraums nicht wieder erhöht werden dürfen usw., wie es aus den Bedingnissheften und Konzessionen hervorgeht.

Im zweiten Kapitel (Anwendung der Tarife) wird namentlich auf zwei Punkte Werth gelegt, nämlich die Gleichheit der Behandlung der Verfrachter oder Reisenden und die Haftpflicht der Frachtführer. Im ersteren Punkte sucht man durch strengere Strafen der Begünstigung einzelner Kunden entgegenzutreten. Bezüglich der Haftpflicht hat man die Handelsgesetzgebung auf die Verhältnisse des verhältnissmässig neuen Dienstes der Eisenbahnen angewandt.

Das dritte Kapitel kann am meisten Einfluss auf die Finanzlage der Gesellschaften ausüben; es beschäftigt sich mit den Fragen der Gleichmässigkeit der Tarifsätze nach der Entfernung, der festen Frachtsätze, der Ein- und Ausfuhrtarife und der Staffeltarife. Im dritten Kapitel gibt der Gesetzgeber im wesentlichen die Anregung, künftig nur Tarife, die gewissen Grundsätzen entsprechen, zu genehmigen. Schliesslich wird der Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt, auf Grund des gleichmässigen Gutachtens des Landes-Eisenbahnrathes und des Staatsrathes von diesen Vorschriften abzuweichen.

Betriebseröffnung.

Die Ostbahn wird am 2. Juni d. J. die Linie Trilport-La Ferté Milon dem Verkehre übergeben.

Betriebseinstellung.

Die Gesellschaft der Bergwerke von Lens ist ermächtigt worden, auf der Zweigbahn von der Sainte Elisabethgrube nach Pont à Vendie den öffentlichen Güterverkehr bis auf weiteres einzustellen.

Konzessionsübertragung.

Die Uebertragung der am 3. September 1875 und 26. April 1880 ursprünglich den Städten Roubaix und Tourcoing ertheilten Strassenbahnkonzessionen von der „Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing“ auf die „Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing“ ist genehmigt worden. Zugleich ist die Anlage der neu anzulegenden Ergänzungslinien und Strecken für gemeinnützig erklärt worden.

Montmartre-Seilbahn.

Im Pariser Gemeinderath steht gegenwärtig ein Seilbahnentwurf für eine Linie von der Ecke der Cadet- und Lafayettestrasse durch die Cadet- und Rochechouartstrasse, über

den Rochechouartboulevard, durch die Clignancourt-, Ramey-, Hermelstrasse, über den Sainte Euphrasieplatz und durch die Poteaustrasse nach der Championnetstrasse, Montmartre, (2,5 km) zur Verhandlung. Die Linie ist in der Cadet- und Rochechouartstrasse eingeleisig, im übrigen zweigeleisig, hat eine Höchststeigung von 6 cm auf 1 m und mit einer Ausnahme (30 m) Krümmungen von 100—200 m Halbmesser. Das Drahtseil ruht in einer Metallrinne von 0,75 m Höhe, die auf einer Mörtellage von 0,20 m aufliegt; längs dieser Rinne laufen zu beiden Seiten Metallrinnen von 0,33 m Breite, die zur Besichtigung des Seiles und der Rollen dienen. Die Schienen ruhen direkt auf den kleinen Balken, welche die Oberseite der Rinnen verbinden.

Die Anlagekosten der Bahn nebst Kraftstation sind auf 1 500 000 Frcs. veranschlagt und beanspruchen für Zinsen und Tilgung jährlich 105 000 Frcs.; die Betriebskosten sind auf 365 000 Frcs. geschätzt, so dass jährlich 470 000 Frcs. oder täglich 1 300 Frcs. vereinnahmt werden müssen. Die Seilbahn soll Personen und Gepäck, u. a. auch Packete und kleine Frachtstücke befördern. Die Züge bestehen aus einem Triebund zwei anderen Wagen, fahren mit einer Schnelligkeit von höchstens 3 m in der Sekunde und halten auf der zweigeleisigen Strecke überall, auf der eingeleisigen nur an den Ausweichen. Morgens und Abends verkehren Arbeiterzüge zum Preise von 5 Cts. für die Fahrt; im übrigen beträgt der Fahrpreis 10 Cts. Die Konzessionsdauer beträgt 30 Jahre. Von den Einnahmen sind zu bestreiten: die Unterhaltungs- und Betriebskosten, die Rücklagen, die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 6 % Zinsen der nicht getilgten Antheilscheine, 12 000 Frcs. Geschenke an die Unterbeamten (unter 4 000 Frcs. Gehalt), 2 % Gewinn an die Antheilscheine, während der Rest zu je einem Drittel der Stadt Paris, den Unterbeamten und den Antheilhabern zufällt.

Aus Russland.

Verbindungsbahn zwischen der Ural- und der Grossen Sibirischen Eisenbahn.

Die „St. Petersburger Presse“ berichtet: Die Zweigbahn, welche die Uralbahn mit der Grossen Sibirischen Bahn verbinden soll, wird von Jekaterinenburg nach Ufalei, Schtim und Tscheljabinsk führen. Die Länge derselben beträgt 232 Werst, welche 6,5 Millionen Rubel kosten. Der Bau beginnt im Laufe dieses Jahres und muss bis zum Jahre 1896 beendet sein.

Diese Nachricht entbehrt nicht eines gewissen allgemeinen Interesses, denn ein Blick auf die Eisenbahnkarte Russlands lässt bald erkennen, dass diese kurze Bahn, die die Sibirische und Uralbahn mit einander in Verbindung setzen wird, damit nicht schon den Hauptzweck der ihr zufallenden Aufgabe erfüllt haben wird. Denn weder wird der Waarenstrom von der Uralbahn auf die Sibirische Bahn, noch umgekehrt von der Sibirischen Bahn auf jene Bahn so gross sein, dass ein Opfer von 6,5 Millionen Rubel in diesem Augenblick, wo Eisenbahnbauten in Russland für das Staatsbudget schon eine sehr grosse Rolle spielen, sich erklären liess.

Diese Verbindungslinie erscheint aber in einem wesentlich anderen Lichte, wenn man den erbitterten Kampf verfolgt hat, der während der letzten Monate zwischen Petersburg und Moskau geführt worden ist, auf dem wir schon in Nr. 29 S. 269 d. Ztg. hingewiesen haben. Es scheint sich durch den Bau dieser Verbindungsbahn die Sachlage nicht unwesentlich zu Gunsten von Petersburg gewandt zu haben, denn diese Verbindungsbahn wird offenbar der Anfang jener erstrebten direkten Verbindung mit Petersburg sein, da sie die geradeste Strasse aus Asien zum grossen Europäischen Exporthafen bildet.

In diesem Sinne betrachtet hat die kurze Strecke Jekaterinenburg-Tscheljabinsk thatsächlich nicht nur ein Interesse für Russland, sondern nimmt für sich ein allgemeines Interesse in Anspruch.

Aber auch wenn die Verbindung mit Petersburg noch nicht in allernächster Zeit hergestellt wird, was das weitaus wahrscheinlichste ist, so wird durch die Jekaterinenburg-Tscheljabinskbahn doch schon eine sehr wichtige Verbindung zwischen der Sibirischen Bahn und dem Exporthafen an der Newa erlangt, die von Perm aus durch die Kama, die Wolga und das Mariensystem vermittelt wird. Wenn diesem Wege allerdings der Mangel anhaftet, weit und zeitraubend zu sein, so kann andererseits nicht übersehen werden, dass die Benutzung des Weges verhältnissmässig billig ist und dass es bei den Produkten, denen er dienen wird (Getreide, Erz, Kohlen usw.), nicht allzu sehr auf die Zeit ankommt; mindestens leiden die Artikel nicht unter einer etwas längeren Transportdauer. Zählt man die Werste zusammen, die von Tscheljabinsk zurückgelegt werden müssen, um Petersburg zu erreichen, so findet man:

Tscheljabinsk - Jekaterinenburg - Perm (Eisenbahnfahrt)	699 Werst
Perm - Kama - Wolga - Mariensystem (Wasserfahrt)	2 975 „
zusammen also	3 674 Werst

oder 3 920 km.

Freifahrtkarten für die Vertreter der Presse.

Ein sehr weitgehendes Entgegenkommen scheint man den Vertretern der Presse in Russland beweisen zu wollen, wenigstens erfährt die „Nowoje Wremja“, dass den Vertretern aller grossen Residenzblätter und der offiziellen Provinzialorgane bei Ereignissen von staatlicher, politischer und gesellschaftlicher Wichtigkeit, bei denen die Gegenwart von Vertretern der Presse wünschenswerth erscheint, Freikarten für die staatlichen und privaten Bahnen verabfolgt werden sollen. Auf ein formelles Gesuch einer Redaktion sollen nach dem Projekte Zeugnisse ausgestellt werden, auf Grund deren dann die Freikarten verabfolgt würden.

Ein merkwürdiger Kontrast gegenüber den Anstrengungen, das Freifahrtwesen einzuschränken.

Missstände beim Eisenbahntransport von Grossvieh betreffend.

Endlich ist die Geduld des Ministeriums der Verkehrsanstalten gegenüber einer Misswirthschaft gerissen, die schon längst energische Maassregeln zur Beseitigung verlangten. Es sind die Missstände beim Eisenbahntransport des Grossviehs und die Nichtbeobachtung der hierfür erlassenen Bestimmungen seitens der Eisenbahnen, die beständig zu Beschwerden Anlass geben und dieser Tage, nachdem die Eisenbahninspektion die Sache untersucht hat, das Eisenbahndepartement zu energischem Vorgehen in dieser Richtung sowohl gegen Kronsals auch Privatbahnen bestimmt haben. Den „Birshew. Wedomosti“ zufolge traf der Minister der Verkehrsanstalten auf die betreffende Vorstellung des Eisenbahndepartements nachstehende Resolution: „Den Bahnen ist kundzugeben, dass ich mich nicht auf papierene Vorschriften beschränken werde, und dass ich, wenn an mich noch Klagen über fahrlässige Erfüllung der bestehenden Regeln gelangen, die allerstrengsten Maassregeln ergreifen werde.“

Im Interesse des Viehhandels wäre allerdings zu wünschen, dass es nicht abermals n u r eine Drohung wäre.

Beförderung von Gerichtsbeamten.

Das Eisenbahndepartement hat die Bahnverwaltungen dahin verständigt, dass, falls seitens Gerichtsbeamter die Forderung erhoben wird, ihnen Fahrkarten für Waaren-, Dienst-, Extra- oder Arbeiterzüge auszustellen, diesem Verlangen Folge zu geben sei, selbst wenn der Zielpunkt der Fahrt eine Station sein sollte, an welcher der Zug nach dem Fahrplan nicht hält. In solchem Fall hat der Zug an der betreffenden Station zu halten.

Betriebseröffnungen.

Vom Eisenbahndepartement wird bekannt gegeben, dass der regelmässige Personen- und Waarenverkehr auf der Zweigbahn von der Station R t i s c h t s c h e w o der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn bis zur Stadt S s e r d o b s k (45,82 Werst) am 20. April d. J. und auf der Lebedjan-Jelezlinie, von der Station L e b e d j a n der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn bis zur Station J e l e z der Südost-Eisenbahnen gleichfalls der Rjäsan-Uralsker Bahn gehörig (74,33 Werst) am 22. April d. J. eröffnet worden ist.

Ferner ist auf der Tambow-Kamyschiner Linie der Rjäsan-Uralsker Bahn gegenwärtig der Verkehr von T a m b o w bis nach B a l a s c h o w (194 Werst) eröffnet; die Strecke von Balaschow nach Kamyschin (251 Werst) wird dem Verkehr voraussichtlich im August dieses Jahres übergeben werden können.

Eisenbahnprojekte.

Der Gesellschaft der Südostbahnen ist gestattet worden, eine Zweiglinie von der Station K u p j a n s k der Balaschow-Charkower Eisenbahn nach der Station L i s s i t s c h a n s k der Donez-Kohlenbahn zu bauen. Diese Bahn ist deshalb besonders wichtig, weil durch sie von der Kursk-Charkow-Asower Kronsbahn, die den stets steigenden Verkehr nicht mehr bewältigen kann, ein Theil der Frachten abgelenkt wird, und zwar besonders von der Strecke Slawjansk-Charkow, die bisher für alle Frachten der Wladikawkaser Bahn den einzigen Weg nach dem Norden bildete.

Die Moskau-Jaroslawer Bahn hat die Genehmigung erhalten, 2 Zufuhrbahnen zu erbauen, die eine von der Station M y t i s c h t s c h i bis zum Dorfe S c h t s c h e l k o w o 15,50 Werst lang, die andere, 8,50 Werst lang, von der Station W o l g a z u m l i n k e n U f e r d e r W o l g a. Die Kosten für beide Bahnen sind auf 450 000 R. veranschlagt. Von besonderer Wichtigkeit ist die erstgenannte Zufuhrbahn, welche

durch einen reichen Fabrikrayon gehen wird, der schon jetzt jährlich 770000 Pud Fabrikate ausführt.

Der Bau der Kachetinischen Bahn ist beschlossen. An kompetenter Stelle soll man sich dafür ausgesprochen haben, zu diesem Bau die Emission von Obligationen unter der Garantie der Regierung zu gestatten.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Versetzt sind: der Eisenbahndirektor Farwick, bisher in Magdeburg, als Hilfsarbeiter an die Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln und der Eisenbahn-Bauinspektor Köttgen, bisher in Elberfeld, als Mitglied an das Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg.

Der Ober-Baurath und Geheime Regierungsrath Früh, Abtheilungsdirigent der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover und der Eisenbahn-Maschineninspektor Bockshammer in Thorn sind gestorben.

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.

Der Regierungs-Baumeister Klaus Schmidt in Berlin ist mit dem Charakter als Eisenbahn-Bauinspektor in der Grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung angestellt worden.

Verschiedenes.

Zur Eröffnung des Hauptbahnhofes in Köln.

Wer stört in meiner Ruh mich heut'
Mit Hörnern und Signalen?
Das sind nicht meine Steinmetzleut'
Mit Zirkel und Fialen!
Was soll die Pfefferbüchse dort,
Die sich als Thurm entfaltet,
Und Schnörkel, Bogen immerfort
So halb und rund gestaltet?

So spricht, vom tiefen Schlaf erwacht,
Gerhard, der Dombaumeister,
In schelmischer Walpurgisnacht
Umschwärmen ihn die Geister
Und vor ihn tritt in neuem Glanz
Ein Weib mit vollen Formen:
„Ich bin die Ahnfrau Renaissance,
Die Mutter freier Normen."

„An drei Jahrhundert leb' ich fast
Noch keinem hier zum Aerger,
Geladen hat mich oft zu Gast
Mein Gönner Reichensperger.
Mein Nachwuchs ist heut' ungezählt
An allen Strassenecken:
Mein jüngstes Kind hat sich vermählt
Mit Durchlaucht Dampf, dem Recken."

„Die Zeugen auf der Hochzeitsbank
Kann ich mit Stolz dir nennen:
Die Meister Frentzen, Dircksen, Blanck
Und Maybach, Thielen, Rennen.
Stör' ich dich gar in süsser Ruh',
Magst anderswo du klagen:
Im Rathhaus wirst am besten du
Den Köl'schen Klüngel fragen!"

Und Meister Gerhard freudig spricht:
„Nicht schlecht bekommt's uns beiden,
Frau Gothik mochte auch den Wicht,
Den du mir nanntest, leiden:
Dass du ihn wähltest seiner Zeit
Zu deines Kindes Pathen,
Das zeugt von Kunst und Fertigkeit
Und dass du wohl berathen."

„Mein schönes Kind, du magst mit Gunst
Und Stolz mein Nachbar werden,
Denn formenreich ist ja die Kunst,
Die uns erhebt auf Erden.
Mit Ruhe kann ich heute mich
Nun wieder schlafen legen
Und hoffe, dass so bald man dich
Nicht wieder wird verlegen!"

Hans von Windeck.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Anderweite Benennung der Station Ehringshausen. Vom 15. Juni 1894 ab erhält die an der Bahnstrecke Dillenburg-Wetzlar belegene Station Ehringshausen die Benennung „Ehringshausen (Dill)".

Köln, den 25. Mai 1894. (1262)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

2. Güterverkehr.

Die an der Bahnstrecke Berlin-Elsterwerda gelegene Haltestelle Hohenleipisch, welche bisher schon für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, wird am 1. Juni d. J. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet.

Erfurt, den 23. Mai 1894. (1263MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 gelangt für die Beförderung von Bleiglätte von Pribram nach Friedrichshafen bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Wagen und Frachtbrief ein Frachtsatz von 2,28 *M.* für 100 kg zur Einführung.

München, im Mai 1894. (1264)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-Bayerischer Güterverkehr. Bayerisch-Elsass-Lothringischer Güterverkehr. Sendungen, welche nach den in vorstehenden Verkehren gültigen Vorschriften über St. Ingbert-Scheidt zu leiten wären, jedoch in grösseren, das für die Strecke Hassel-St. Ingbert der Pfälzischen Eisenbahnen vorgeschriebene frühere Lademaass B überschreitenden Wagen verladen sind und den Tunnel bei St. Ingbert nicht passiren können, werden von jetzt ab zu den direkten Frachtsätzen über Bexbach-Neunkirchen-Saarbrücken befördert.

Für diese Umleitung wird ein Frachtzuschlag erhoben, über dessen Höhe die Dienststellen nähere Auskunft ertheilen.

München, den 18. Mai 1894. (1265)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2 betreffend. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 wird der Ausnahmetarif 27 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie in den Spezialtarifen I, II und III genannt, bei Aufgabe als Stückgut, durch Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Reichenberg einer-, Asch und Nürnberg andererseits, und von gleichem Zeitpunkte ab ferner der Ausnahmetarif 30 für gebrauchte leere Bierfässer durch Einführung von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Reichenberg einer-, Ansbach, Erlangen, Kulmbach, München, Nürnberg und Würzburg andererseits ergänzt.

Auskunft über die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 24. Mai 1894. (1266)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante). Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Tarif vom 15. April 1893 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen, namentlich auch der Güterklassifikation und der Tariftabellen, welche zum grössten Theile bereits bekannt gemacht worden sind.

Als besonders wichtig wird die Aufnahme des zukünftig von der Deutschen Levantelinie direkt angelaufenen Hafens von Odessa als Verbandshafen in den Tarif, mit den gleichen Frachtsätzen wie für Constantinopel, Piraeus usw., hervorgehoben. Der erste direkt nach Odessa abgefertigte Dampfer wird am 8. Juni von Hamburg abgehen.

Der Tarifnachtrag wird voraussichtlich vom 30. d. Mts. ab — unentgeltlich — von den Verbandsstationen sowie von der Deutschen Levantelinie in Hamburg bezogen werden können. Bis dahin ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 23. Mai 1894. (1267)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Bayern. Am 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Steinkohlen in Sonderzügen aus dem Saargebiet nach München ein neuer Ausnahmetarif 8a mit ermässigten Sätzen in Kraft. Diese ermässigten Sätze kommen jedoch nur im Rückvergütungswege und nur dann zur Anwendung, wenn von den Stationen des Saargebiets von einem Versender an einen

Empfänger bei gleichzeitiger Aufgabe einer Mindestmenge von 300 t für jeden Zug, während eines Jahres wenigstens 20000 t zur Beförderung gebracht werden.

Der Ausnahmetarif kann von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Köln, den 25. Mai 1894. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau. Am 1. Juni d. J. gelangt ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen von den diesseitigen Eisen-Versandstationen nach Rostock, Stettin und Swinemünde zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze und deren Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen und das Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft.

Breslau, am 25. Mai 1894. (1269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover-Altona. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird zum Gütertarife für obigen Verkehr der Nachtrag 13 herausgegeben, durch welchen die Güter-Nebenstellen Wyk auf Föhr und Wittdün auf Amrum in den direkten Eil- und Fracht-Stückgutverkehr einbezogen, anderweite ermässigte Tarifkilometer sowie Ausnahmesätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen und Ausnahmesätze für Braunkohlen-Darrsteine eingeführt werden.

Der Nachtrag kann von den Güter-Abfertigungsstellen käuflich bezogen werden.

Hannover, den 23. Mai 1894. (1270)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juni d. J. treten im Verkehre zwischen Friedrichswald (Oe. N. W. B.) und Berthelsdorf, Freiberg, Gröditz, Grossschirma, Grossvoigtsberg, Hainsberg, Halsbrücke, Königstein, Limmritz, Mügeln b. Pirna, Pirna und Waldheim direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 a u. b (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 28. Mai 1894. (1271)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen; Staatsbahnverkehre Elberfeld-Altona und Elberfeld-Bromberg. Am 1. Juni d. J. gelangen die hierunter aufgeführten Tarifnachträge zur Ausgabe, durch welche Ausnahmetarife für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen eingeführt werden:

a) Nachtrag VIII zum Ausnahmetarif für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen;
b) Nachtrag XI zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Altona;
c) Nachtrag II zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg.

Durch den Nachtrag zu a) wird ausserdem die Station Littfeld des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in die Tarifklasse 2 (Bleimennige, Bleiweiss, Felle und Häute etc.) einbezogen.

Die Nachträge können durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen bezogen werden.

Elberfeld, den 23. Mai 1894. (1272)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Köln (rechtsrhein.) etc.-Magdeburg. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 11 in Kraft, welcher ausser sonstigen Aenderungen und Berichtigungen anderweite, zum Theil ermässigte Entfernungen für die Station Eutritzsch des Direktionsbezirks Magdeburg enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Soweit die berichtigten Entfernungen Erhöhungen enthalten, treten dieselben erst vom 1. September d. J. ab in Geltung.

Köln, den 26. Mai 1894. (1273)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse einiger Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Die an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegenen Stationen Schermeisel, Tempel und Kurzig sind nur mit Seitenrampen versehen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Berlin, den 24. Mai 1894. (1274MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Gütertarifen für die Staatsbahnverkehre Elberfeld etc. -Oldenburg, Köln (linksrheinisch) etc. -Oldenburg und Köln (rechtsrheinisch) etc. -Oldenburg auf Entfernungen von mehr als 200 km in Geltung befindlichen allgemeinen (Staffel-) Ausnahmetarife für Getreide und Mühlenfabrikate werden, auch soweit an denselben Privatbahnen betheiligt sind, zum 1. August 1894 aufgehoben.

Oldenburg, den 24. Mai 1894. (1275B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 15. Juni d. J. ab wird die Station Zetel der Vareler Nebenbahnen mit direkten Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Sendungen von mindestens 45000 kg zum Ortsverbrauche — Tarif vom 1. Juli 1890 — einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Oldenburg, den 24. Mai 1894. (1276B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Tarifirung von „Walkerde“. Im Binnenverkehr der Preussischen Staatseisenbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen wird der Artikel „Walkerde“ (lose oder in Säcken verpackt) von jetzt ab allgemein zu den Frachtsätzen und Bedingungen des Ausnahmetarifes für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstofftarif) abgefertigt. Der fragliche Artikel wird unter die Position „Erde, gewöhnliche“ usw. aufgenommen.

Berlin, den 26. Mai 1894. (1277MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Güterverkehr Altona-Breslau. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt zum vorbezeichneten Gütertarif der Nachtrag 4 in Kraft. Derselbe enthält u. a. einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist — soweit der Vorrath reicht — bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu haben.

Altona, den 26. Mai 1894. (1278)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die ursprünglich auf den 1. April 1894 gekündigten Frachtsätze des provisorischen Tarifheftes vom 1. Januar 1887 (und seiner Nachträge), deren Gültigkeit durch unsere Bekanntmachung vom 12. März l. J. bis Ende Mai 1894 hinausgerückt wurde, bleiben nun noch bis Ende Juli d. J. in Kraft.

Nach letzterem Zeitpunkte wird von dem provisorischen Tarifhefte nur noch der Inhalt des 7. Nachtrages in Geltung sein.

Karlsruhe, den 26. Mai 1894. (1279)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Verkehr. Am 1. Juni d. J. treten in den Frachtsätzen der Station Langenschwalbach des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. im Verkehre mit den Niederländischen Stationen Ermässigungen ein.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Köln, den 26. Mai 1894. (1280)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Lokalverkehr des Direktionsbezirks Hannover. Mit dem 1. Juni d. J. treten für bestimmte Artikel aus Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen im Verkehre von den Stationen Alfeld, Cassel, Hannover, Linden, Minden i/W. und Peine nach den Hafenstationen Bremen, Bremerhaven, Cuxhaven, Geestemünde, Harburg und Vegesack ermässigte Ausnahmesätze in Kraft.

Ueber die in Frage kommenden Artikel, die Frachtsätze und Anwendungsbedingungen geben die Güter-Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 25. Mai 1894. (1281)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. Juli d. J. treten nachstehende abgeänderte Tarifsätze in Kraft:

Zwischen Eisenstein (K. K. Oe. St. B.) und	Klasse B	Spezialtarif I
	Kreuzer Oe. W. für 100 kg	
Reichenberg (S. N. V. B.)	111,1	107,1

Dresden, am 30. Mai 1894. (1282)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Altona tritt am 1. Juni d. J. der 8. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Ergänzungen zu II A. Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung, Aenderungen zu II D. Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen usw., Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger (II E), sowie unter Abschnitt II F. c. (Ausnahmetarife) den neuen Ausnahmetarif 8 III für Eisen und Stahl etc. zum Bau von Seeschiffen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.

Köln, den 30. Mai 1894. (1283)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 betr. Am 1. Juni d. J. treten die nachverzeichneten Frachtsätze in Kraft:

Kilometer	Zwischen Klingenthal und	Frachtsätze für 100 kg in Mark										
		Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsklassen		Spezialtarife				Ausnahmetarife	
					A 1	B	A 2	I	II	III	2 f. Art. der Oesterr. Stückgutkl. II	32 Düngekalk
94	Holenbrunn	2,60	1,16	0,99	0,77	0,68	0,62	0,57	0,47	0,34	1,07	0,29

Dresden, den 28. Mai 1894. (1284)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Kohlenverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 9. April d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin am 10. Oktober v. J. im Rückvergütungswege eingeführten ermässigten Ausnahmefrachtsätze für Niederschlesischen Koks nach Sosnowice trans. über den festgesetzten Endtermin hinaus bis auf weiteres in Geltung bleiben.
Breslau, den 28. Mai 1894. (1285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni 1894 wird der Nachtrag VIII zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Breslau eingeführt. Er enthält:
- a) Ergänzungen zu II B, besondere Tarifvorschriften;
- b) abgekürzte Entfernungen für Crummendorf, Giersdorf, Glambach, Prieborn, Wansen und Zabikowo des Direktionsbezirks Breslau und neue Entfernungen für Mirakowo, Parkowo und Richnau des Direktionsbezirks Bromberg;
- c) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 A für Getreide etc., 3 für Holz, 22 A für Düngekalk und 23 A für rohe Kalisalze etc.;
- d) neue Ausnahmetarife 4 A für Blei, Blech von Blei und bleiische Produkte, 5 A für Zink und zinkische Produkte und 25 für Rohblei und Rohzink nach Danzig Weichselbahnhof und Neufahrwasser zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern und nach Deutschen Kolonien;
- e) neuen Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen für den Verkehr nach Danzig, Elbing und Königsberg i/Pr.

Die Entfernungen und Frachtsätze für Mirakowo und Richnau gelten erst vom 1. Juli d. J. ab.
Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zu beziehen.
Bromberg, den 21. Mai 1894. (1286)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrhein.)-Erfurt nebst anschliessenden Privatbahnen tritt am 1. Juni d J. der 13. Nachtrag in Kraft.
Derselbe enthält u. a. Aenderungen und Ergänzungen zu II. D. b Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Kleinschmalkalden und Langenberg a. Elster des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, Töppeln-Ladegleis der Weimar-Geraer Eisenbahn sowie anderweite Entfernungen für die Station Tempelhof Rangirbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.
Köln, den 30. Mai 1894. (1287)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische)
namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Tostedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif für Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 45 t von den Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Versandstationen nach Stationen des Direktionsbezirks Hannover etc., und zwar mit den für die Station Harburg H. bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.
Köln, den 26. Mai 1894. (1288)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Badischen Stationen Haslach und Hilpertsau werden zum 1. k. Mts. in den direkten Verkehr des Westdeutschen Verbandes, erstgenannte Station auch in den Westdeutschen Seehafenausnahmetarif Klasse 4 und 5 aufgenommen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.
Hannover, den 25. Mai 1894. (1289)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 17 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. anderweite Tarifsätze für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg, neue bezw. anderweite Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II, Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen, Aenderungen und Ergänzungen zu den Besonderen Bestimmungen (Theil II) und Berichtigungen.
Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.
Hannover, den 25. Mai 1894. (1290)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Ab 25. Mai l. J. gelangt für Bord-, Pflaster- und Saumsteine bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg ab Kalteneck nach Braunau a./Inn ein Frachtsatz von 0,44 *M* für 100 kg zur Einführung.
München, den 20. Mai 1894. (1291)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 5. Juni d. J. ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Kalk) im Verkehre zwischen Schwaz-Kuttowitz (A. T. E.) einerseits und Klingenberg-Colmnitz, Deutschenbora, Stauchitz, Wurzen sowie den östlich hiervon gelegenen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits durchwegs um 1 ₰ für 100 kg.
Dresden, am 28. Mai 1894. (1292)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr mit Nord-Baden (Heft 5). Am 1. Juni d. J. wird die Station Hilpertsau der Badischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen. Die Güter-Abfertigungsstellen geben auf Verlangen nähere Auskunft.
Köln, den 24. Mai 1894. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Oldenburgische Staatsbahn. Zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 1. April 1894 tritt am 1. n. Mts. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend Entfernungen etc. für die Stationen Ellenserdammersiel und Zetel der Vareler Nebenbahnen.
Die Station Zetel wird am 1. n. Mts. für den unbeschränkten Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen eröffnet.
Oldenburg, den 26. Mai 1894. (1294B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Am 1. Juni d. J. erscheint der Nachtrag IX, welcher neue Frachtsätze für Eisenerz etc. von Station Hagen-Eckesey und für Kokskohlen von den Stationen Höngen, Kohlscheid, Morsbach bei Aachen, Würselen, sowie theilweise ermässigte Koksfrachtsätze von den Stationen Eving und Zeche Gneisenau bei Deren enthält.
Köln, den 28. Mai 1894. (1295)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Bromberg der Nachtrag I in Kraft.
Derselbe enthält u. a. den neu aufgenommenen Ausnahmetarif 18 a für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen usw.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, von welchen der Nachtrag auch bezogen werden kann.
Köln, den 30. Mai 1894. (1296)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederländischer Verkehr mit Basel, Waldshut etc. Die Bestimmung auf Seite 4, Absatz 2 des Nachtrags V zum Heft I des Tarifs für den Niederländischen Verkehr mit Basel, Waldshut etc. vom 1. September 1885, betreffend die Erhebung der Nachnahmeprovision, hat folgende Fassung erhalten:
„Im Verkehre von Basel (Bad., Els. und J. S.) und Delle transit wird für Nachnahmen und Baarvorschüsse im Betrage von 8 *M* und darüber eine Provision von 0,5 %, mindestens 10 ₰ erhoben."
Köln, den 25. Mai 1894. (1297)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni d. J. treten zum Gütertarife für den vorbezeichneten Verband die Nachträge 4 zum Heft 2 und 7 zu den Heften 3 und 4 in Kraft, enthaltend einen Ausnahmetarif 8 a für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen, sowie sonstige Aenderungen. Die Nachträge sind bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 26. Mai 1894. (1298)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Güterverkehr Köln (rrh.)-Altona. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag XII in Kraft, enthaltend einen Ausnahmetarif 10 a für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen, sowie Ergänzungen und Aenderungen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I. 2 genehmigt worden. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.

Köln, den 28. Mai 1894. (1299)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rumänisch - Süddeutscher Eisenbahnverband. Aufhebung des Ausnahmetarifs für Getreide. Mit 1. August 1894 gelangen die im Theile III des vorbezeichneten Eisenbahnverbandes vom 1. September 1893 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Getreide etc. zur Aufhebung.

Der in diesem Tarifhefte sub B enthaltene Ausnahmetarif für Mais im Verkehre mit Stationen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen bleibt jedoch bis auf weiteres noch in Wirksamkeit.

Wien, am 25. Mai 1894. (1300)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für K a o l i n treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Oberbriz	54 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Oberbriz	54 ₰
Nach Dresden-Elbkai von Oberbriz	76 ₰

Die Kursdifferenz beträgt 1 ₰ pro 100 kg, welche dermalen in doppelter Höhe von den Frachtsätzen in Abzug zu bringen ist.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. Mai 1894. (1301)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Der Nachtrag IV zum Tarife vom 1. September 1892, welcher neue Frachtsätze für die Station Wiesa der K. K. Oesterr. Staatsbahnen enthalten sollte, tritt am 1. Juni 1894 n i c h t i n K r a f t, weil von dem genannten Tarife demnächst eine Neuausgabe veranlasst wird.

Teplitz, den 28. Mai 1894. (1302)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer
Eisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Weimar - Geraer Eisenbahn. Vom 1. Juni d. J. ab werden mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde zur Fahrt zwischen je zwei bestimmten Stationen für 30 Fahrten und während eines Jahres gültig „Fahrscheinbücher“ zu ermässigten Preisen für die II. und III. Wagenklasse ausgegeben. Näheres ist bei unseren Stationen zu erfahren.

Weimar, am 21. Mai 1894. (1303)
Die Direktion.

Oldenburgische Staatsbahnen. Vom 15. Juli d. J. ab werden die Fahrkarten von R a h l i n g im Vorläufer des Zuges verkauft und auf den Verkehr mit Bockhorn, Borgstede, Kranenkamp und Varel beschränkt.

Oldenburg, den 26. Mai 1894. (1304 B)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

4. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft. Gemäss § 20 des Statuts wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass die für das Verwaltungsjahr 1893 zu zahlende Dividende auf 36 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30790 über 200 Thaler (600 ℳ) und auf 72 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1 200 ℳ festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 25. Mai 1894.
Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1893 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsgebäude vom 28. d. Mts. ab an allen Werktagen in Empfang zu nehmen. In der Zeit vom 28. Mai bis 23. Juni kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg Vormittags in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 25. Mai 1894. (1305)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

II. Nichtamtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegen zwei Prospekte a) von Ernst Meck in Nürnberg, betr. Geldschränke und gelochte Bleche zu Heizkörperverkleidungen und b) von Rosenzweig & Baumann in Kassel, betr. Ferronat (Rostschutzsalbe für blanke Metalltheile) bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 389 —

Nr. 42. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 2. Juni 1894.

Inhalt:

Das Eisenbahnwesen auf der Internationalen Ausstellung in Wien.

II.*)

Von den einzelnen Wagenbestandtheilen, welche zur Ausstellung gelangen, hat wohl das geschmiedete Rad Hönigsvald's zunächst das Recht, an erster Stelle genannt zu werden. Dasselbe ist in dem Fleischtransportwagen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und in dem Sanitätswagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingebunden und überdies noch separat ausgestellt. Dieses Rad wird aus alten abgenutzten Schmiedeeisen-Bestandtheilen und -Abfällen erzeugt, welche, in grösseren Packeten gebunden, in einem grossen Schmiedefeuer zur Schweissglühhitze gebracht und unter einem Hammer zusammengeschmiedet werden. Die auf solche Weise gebildeten Eisenblöcke von 150 bis 200 kg werden durch ein besonderes, dem Erfinder speziell patentirtes Verfahren zu gänzlich homogenen und konsistenten Radscheiben mit Felgenkranz und Radnabe in Formen ausgeschmiedet. Jede grössere Schmiedewerkstätte ist in der Lage, unter Verwendung vorhandener Schmiedeeisenabfälle solche Radscheiben sehr billig in dauerhafter und vorzüglicher Ausführung herzustellen, sodass die Eisenbahnverwaltungen in den Stand gesetzt sind, sich bei Deckung des Eigenbedarfes an Rädern durch deren Erzeugung in eigener Regie vor hohen Marktpreisen zu schützen und allmählich ohne plötzliche bedeutende Auslagen von den unökonomischen Gussrädern, die auf den Oesterreichischen Bahnen noch in ausgedehntem Maasse in Verwendung stehen, zu den wesentlich besseren Tyresrädern überzugehen. Die Erhaltungskosten der letzteren sind bekanntlich geringer, als jene der Gussräder; das Verhältniss wird sich für Hönigsvald's Rad noch günstiger stellen, weil mit Rücksicht auf die Erzeugung der Radscheibe aus einem einzigen Stücke der Eintritt einer Reparaturbedürftigkeit eigentlich nahezu ausgeschlossen erscheint. Durch zahlreiche und in sehr strenger Weise durchgeführte mechanische Versuche und Proben ist auch thatsächlich der Beweis geliefert worden, dass Hönigsvald's Rad in Bezug auf Dauerhaftigkeit und Betriebssicherheit den besten modernen Radkonstruktionen mindestens ebenbürtig ist; und doch wurden diese Proben nur mit Versuchsstücken durchgeführt, für deren Erzeugung nicht jene Hilfsmittel zu Gebote standen, welche bei einer umfangreicheren und geregelten Fabrikation angewandt werden können.

*) Siehe Nr. 39 S. 361 d. Ztg.

Es dürfte auch für weitere Kreise nicht uninteressant sein, über die Ergebnisse dieser Versuche und Proben wenigstens im allgemeinen mit einigen Worten Mittheilung zu erhalten. Die ersten Erprobungen fanden am 31. Oktober 1892 in Floridsdorf statt und wurden entsprechend dem Programme des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ für die strenge Uebernahme von Radscheiben durchgeführt. Sie verliefen in zufriedenstellender Weise. Bei der Schlag- (Naben-) Probe, bei welcher in die Nabenbohrung des horizontal gelagerten Rades eine Büchse, deren Hohlraum sich nach unten verjüngt,

eingesetzt und in diese ein Stahldorn mit dem Fallbären eingetrieben wird, entwickelte man mit 12 Schlägen ein gesammtes Arbeitsmoment von 10 300 kgm, nach dessen Aufnahme das Rad weder eine Formveränderung, noch einen sonstigen Fehler zeigte. Bei der hierauf vorgenommenen Probe unter den Dampfhammer, bei welcher das Rad vertikal gestellt war, wurde ein Gesammtmoment von 22 340 kgm ausgeübt; das Rad blieb frei von Sprüngen und Rissen; sein Durchmesser hatte sich an den nicht direkt getroffenen Stellen in keiner Weise verändert; nur an den Berührungsstellen des Rades mit den konvexen Auflage- und Unterlagestücken entstanden infolge der wuchtigen Schläge konkave örtliche Eindrücke, welche an den tiefsten Stellen zusammen 32 mm gross waren. Am 8. Mai 1893 wurden in Witkowitz auf Anregung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vergleichende Schlagproben mit verschiedenen Radscheiben vorgenommen, unter ihnen befand sich auch Hönigsvald's Rad. Die Probebedingungen gingen weit über das gebräuchliche Maass hinaus; man wollte nicht, wie in Floridsdorf, blos über die Güte des Rades Aufklärung gewinnen, sondern ermitteln, wie weit eine Radscheibe überhaupt in Anspruch genommen werden kann und wo die äusserste Grenze ihrer Elastizität und Haltbarkeit liegt; es handelte sich hier also direkt um Zerstörungsversuche. Die Ergebnisse waren für Hönigsvald's Radscheibe sehr günstige. Bei der Durchbiegungsprobe (Nabenprobe) nahm das Rad ein gesammtes Arbeitsmoment von 24 500 kgm auf, bevor es die als Grenze gesetzte grösste Durchbiegung von 80 mm erreichte; hierbei zeigten sich weder Risse noch Sprünge. Bei der Reifenschlagprobe (Rad vertikal gestellt) war der Erfolg des Rades ein auffällig guter; die Scheibe verarbeitete ein Gesammtmoment von 30 000 kgm, ohne dass sie ausser den beiden symmetrischen Abflachungen an der Sitz- und Hubstelle und ausser einigen kleinen Oberflächenrissen irgend welche Deformationen zeigte, während z. B. das Proberad aus Bochum durch die gleiche Arbeit zu einem Knäuel zusammengedrückt wurde. Was die Güte des Materials bei Hönigsvald's Rad anbelangt, so erwiesen die seit Oktober 1892 in verschiedenen Versuchsanstalten durchgeführten Versuche deren stetige Zunahme. Nach den uns vorliegenden offiziellen Mittheilungen ist die Qualitätsziffer, d. i. die Summe der Bruchfestigkeit und Kontraktion bei den Radscheiben und Schweisseisen von 59,35 auf 78,10 und bei jenen aus Flusseisen von 105,40 auf 109,40 gestiegen. Alle diese Resultate berechtigen wohl zu dem Ausspruche, dass Hönigsvald's Rad nicht nur billig und leicht herstellbar, sondern auch unbedingt betriebssicher und in hohem Grade elastisch ist. Die Versuchsergebnisse finden übrigens in den Erfahrungen, welche bisher mit mehreren tausend Rädern bei den grossen Eisenbahnen Oesterreichs in längerem Betriebe gewonnen wurden, ihre volle Bestätigung.

Ein erwähnenswerthes Detail ist der Stationsanzeiger der Firma Kastl & Wentzke in Wien, die sich auch mit der Ausführung von Wagenheizungen befasst. Derselbe lässt sich in jedem Wagenabtheil leicht unterbringen und wird vom Kondukteur entweder mechanisch — durch Ziehen an einer Schnur — oder elektrisch — durch Druck auf einen Tasterknopf — bethätigt. Wenn dies geschieht, so erscheint hinter dem Fenster des Apparatkästchens der Name der Station mit der Angabe der Dauer des Aufenthaltes und gleichzeitig ertönt eine Signalglocke, welche die Reisenden auf das Herannahen einer Haltestelle aufmerksam macht. Der in der Ausstellung befindliche Apparat ist für die Schnellzugslinien Wien-Prag, Prag-Wien und Prag-Dresden bestimmt, enthält 46 Stationsnamen, ist 240 mm breit, 200 mm hoch, 90 mm dick und wird mechanisch betrieben.

Auf einer Ausstellung, welche nach dem Programme in erster Linie die engen Beziehungen der Landwirthschaft zu den Fortschritten der Gegenwart auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens klarlegen soll, durften transportable Eisenbahnen nicht fehlen. Die Betheiligung an der Exposition ist aber gerade in dieser Beziehung keine besonders lebhafte. Rössemann & Kühnemann haben — leider an einem etwas ungünstigen Orte und nicht im Rahmen der Verkehrsabtheilung — sehr hübsch ausgeführte Modelle solcher Bahnen ausgestellt. Imposanter und reichhaltiger ist die Ausstellung von E. v. Bucher (G. Weickum's Nachfolger) in Wien, der in einem grossen Hofe der Rotunde ein Feldbahngeleis hergestellt und mit verschiedenen Wagen besetzt hat, daneben aber auch Einzelheiten seines Systems zur Anschauung bringt. Dieses selbst weist einige sehr beachtenswerthe Neuheiten auf, deren ich kurz Erwähnung thun möchte. Hierzu rechne ich zunächst die bei ganz eisernem Oberbau verwendete Laschenverbindung, die eine einfache und sichere Kuppelung der einzelnen Geleiseelemente, wie auch die Herstellung von Bögen mit grösserem Halbmesser ohne gebogene Schienen gestattet. Anstatt einer Beschreibung, die doch kein recht klares Bild gewähren könnte, füge ich eine kleine Skizze bei, aus der die Anordnung ohne weitere Erklärung zu ersehen ist. Schienen, Schwellen, Weichen, Wegeübergänge usw. gleichen im allgemeinen den betreffenden Typen und Konstruktionen anderer Systeme; dagegen verdienen die Drehscheiben und Wendeplatten Erwähnung, weil deren leichte Drehbarkeit, die als ein Haupterforderniss ihres Baues erscheint, durch die Anwendung des Weickum'schen Kugelmechanismus erreicht wird. Dieser Mechanismus, der den grossen Vortheil besitzt, die Schmierung entbehrlich zu machen und die Abnutzung bedeutend zu verringern, hat auch bei Drehscheiben für Sekundärbahnen, und selbst für Hauptbahnen mit grossem Erfolge Anwendung gefunden. Wir haben das Wesen desselben in unseren Berichten über das „Eisenbahnwesen auf der Jubiläums-Gewerbeausstellung in Wien" im Jahre 1888 ausführlich besprochen. Die geschickte Verwerthung seiner Vortheile bildet auch bei den Wagenkonstruktionen des Bucher'schen Feldbahnsystems ein besonders charakteristisches Merkmal. Beispielsweise lagert Bucher die Kippmulde seiner Kippwagen auf dem Untergestell mittelst einer kleinen Kugeldrehscheibe, so dass sie sich im Kreise drehen lässt und das Material nach Belieben seitwärts oder nach vorn entleert werden kann; auch die sogenannten Truckwagen, die zur Beförderung sehr langer Gegenstände, wie Holzstämme usw. dienen, werden mit Drehschemeln versehen, welche auf Kugeln laufen und sich deshalb sehr leicht bewegen, also scharfe Kurven anstandslos durchfahren und die bei Feldbahnen unvermeidlichen Unebenheiten in der Geleiselage ohne Schwierigkeit überwinden können. Bei dieser Gelegenheit sei auch der kleinen „Wellblechhäuser" Erwähnung gethan, die eine Spezialität der Bucher'schen Fabrik bilden und sich für Magazine, Wächterhütten, Schreibstuben usw., wie sie in der Forst- und Landwirthschaft namentlich beim Betriebe grösserer Feldbahnen unentbehrlich sind, vorzüglich eignen. Diese Häuschen sind aus gewelltem Eisenblech hergestellt, mit ebensolchem Bleche eingedeckt, benöthigen kein Fundament und können nothwendigenfalls mit einer Holzausfütterung derart versehen werden, dass zwischen Holz und Blech eine Luftmenge verbleibt, welche den Innenraum der Hütte im Sommer kühl, im Winter warm erhält.

Reichhaltig und interessant ist die gemeinsame, geschmackvoll angeordnete Ausstellung des „Verbandes der Oesterreichischen Lokalbahnen" und des „Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens in Oesterreich". Ueber die Zwecke und die rege Thätigkeit dieser Korporationen, namentlich des zweit-

genannten Vereins, an dessen Spitze der Schöpfer desselben, Civilingenieur E. A. Ziffer, steht, haben wir in unseren Abhandlungen über das Lokalbahnwesen in Oesterreich wiederholt ausführlich berichtet; vielleicht finden wir bald wieder Gelegenheit, auf deren erfolgreiche Mitwirkung bei der gegenwärtig so lebbaften Aktion auf dem Felde der Lokalbahngesetzgebung und der Organisation des Lokalbahnwesens näher einzugehen; für heute müssen wir uns begnügen, auf die wichtigeren Gegenstände ihrer gemeinsamen Ausstellung hinzuweisen. Den Mittelpunkt bildet das grosse, prächtig ausgeführte, höchst instruktive Modell der schmal- und normalspurigen Geleisanlage in Kapfenberg, in welcher Station die mit 75 cm Spur erbaute Steiermärkische Landesbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen in die Hauptlinie Wien-Triest der Südbahn einmündet. Infolge der örtlichen Verhältnisse musste die Herstellung schmalspuriger Geleise auf dem Hauptbahnhofe soweit als thunlich beschränkt und für die Lokalbahn ein neuer, auf eigenem Planum liegender Bahnhof erbaut werden; in diesem Bahnhofe findet die Umladung der Güter statt, zu welchem Behufe die Güterwagen mit Hilfe einer schmalspurigen Lokomotive auf einem vierschienigen, also schmal- und normalspurigen Geleise vom Hauptbahnhofe nach dem Lokalbahnhofe oder umgekehrt befördert werden. Diese Anordnung führte zu einer Reihe interessanter Detailkonstruktionen, von denen wir namentlich die sehr gelungenen Weichenanlagen hervorheben. Zur Verbindung der schmalspurigen mit den normalspurigen Wagen bedient man sich eines schmalspurigen „Einschaltewagens", der auf einem Untergestell ruht, welches in der gleichen Höhe über den Schienen liegt, wie jenes der Normalwagen und mit einem doppelten Buffersysteme — für normal- und schmalspurige Wagen — versehen ist. Es ist also der gleichzeitige Transport von schmal- und normalspurigen Wagen möglich; auf den dreischienigen Geleisen, wie solche z. B. auf den Einmündungsstationen der schmalspurigen Bahnen in Sachsen bestehen, würden sich einem solchen Verschubdienste jedenfalls Schwierigkeiten entgegenstellen, weil keine centrale Kuppelung vorhanden ist und die Fahrzeuge demnach in scharfen Bögen leicht entgleisen können. Jene Leser, die sich über diese Einrichtungen näher unterrichten wollen, seien hiermit auf die erschöpfende, mit Detailzeichnungen belegte Abhandlung des Civilingenieurs E. A. Ziffer über diesen Gegenstand im 3. Hefte des 2. Jahrganges der „Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens" (S. 137 bis 144) besonders aufmerksam gemacht. Das Steiermärkische Landes-Eisenbahnamt hat ferner die von ihm verwendeten Rollschemel System Langbein, die zur Beförderung normalspuriger Güterwagen auf den Schmalspurbahnen dienen und auch auf den Sächsischen Bahnen benutzt werden und weiter das Modell eines schmalspurigen Güterwagens von 12 t Tragfähigkeit mit 2 Drehgestellen zu je 2 Achsen ausgestellt. Sehr instruktiv sind auch die von demselben Amte exponirten Normalien für Ober-, Unter- und Hochbau, die Instruktionen für den Betriebsdienst, die Personen- und Frachtentarife usw. Man gewinnt aus der gesammten Exposition ein treffliches Bild der Regsamkeit und der schöpferischen Kraft dieses Amtes, dessen erster Direktor, Ministerialrath Wurmb, nunmehr zum Generalinspektor des Oesterreichischen Lokalbahnwesens ernannt wurde. Die Steiermärkischen Landesbahnen verdanken es zweifellos der energischen und zielbewussten Thätigkeit dieses Mannes, dass sie heute neben den Sächsischen Schmalspurbahnen als Beispiele wohldurchdachter Anlagen genannt werden können, die allen obwaltenden Verhältnissen in jeder Beziehung vollkommen Rechnung tragen.

Die Bukowinaer Lokalbahnen, die Eisenbahn Lemberg-Belzec, die Kolomeaer Lokalbahnen, die Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauss & Co. in Wien und die Neue Wiener Tramwaygesellschaft haben Pläne ihrer Fahrbetriebsmittel, Photographien verschiedener Bauten, Signalmittel, statistische Tabellen ausgestellt und zeigen auch in detaillirter Weise die von ihnen angewandten Wagen-Beheizungssysteme. Die Neue Wiener Tramwaygesellschaft demonstrirt an einem sehr elegant ausgestatteten Personenwagen von 5 m Länge und 2 m Breite die Vortheile der von ihr probeweise verwendeten „Tramwaybremse mit Glocke" (System Riedel aus Magdeburg-Sudenburg), welche dem Kutscher erlaubt gleichzeitig mit dem Anziehen der Bremse ein Glockensignal zu geben. Auch verschiedene Oberbausysteme für Strassenbahnen, wie die dreitheilige Schiene Haarmann's, der eiserne Oberbau der Klagenfurter Tramway usw. finden sich als Modelle und in Originalstücken in dieser Abtheilung.

Schliesslich seien Besucher der Ausstellung auf die Photographien der von Ringhoffer in Prag erbauten Hofzüge für die Oesterreichischen Bahnen, für die Ungarischen Bahnen, für den König von Rumänien und für den Russischen Kaiser, sowie auf die in der Ungarischen Abtheilung befindliche Theilausstellung der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen aufmerksam gemacht. In letzterer sehen wir eine Telegraphen- und Telephonstation eingerichtet, ferner den Oberbau mit eisernen Querschwellen System Banovits, einen sehr netten Brückenbelag aus gerippten Eisenplatten, grössere und kleinere Rettungkästen, eine Tragbahre usw. Hiermit wollen wir unseren Rundgang durch die Ausstellung beenden. Diese selbst bringt für den Fachmann, wenn auch nicht viel wesentlich neues, doch manche interessante Einzelheit; sie fesselt die Aufmerksamkeit des Laien, indem sie ihm durch markante Beispiele zeigt, in welch' hohem Grade der Eisenbahnbetrieb an dem allgemeinen Bestreben nach glücklicher Lösung der wichtigen Frage einer rationellen Ernährung des Volkes und ebensolcher Verpflegung der Armee theilnimmt und wie sehr er bemüht ist, zur Erhöhung des Wohlbefindens und der Sicherheit des einzelnen wie der Gesammtheit des Publikums nach Kräften beizutragen. Die Verbreitung solcher Erkenntniss bleibt aber der vornehmste Zweck jeder Ausstellung und ist er es besonders, welcher gegenwärtig täglich Tausende durch die frischgrünen Praterauen in den majestätischen Bau der Rotunde lockt. A. B.

Verwaltungsbericht der Oesterreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1893.

Der Verwaltungsbericht erstreckt sich auf ein Gesammtnetz von 8210 km, was gegenüber dem Vorjahre einem Zuwachs um 184 km entspricht. Der Bericht erwähnt zunächst der im Laufe des Berichtsjahres erfolgten Einführung einer aktiven Kontrole zur ständigen Ueberwachung des lokalen Betriebsdienstes durch speziell hierzu autorisirte Organe der Generaldirektion, sowie der Aenderungen, welche in der Organisation des Wagendirigirungsdienstes eingetreten sind. Es ist nämlich unter Auflassung der vordem bestandenen Wagendirigirungs-Centralstellen Steyr und Stanislau bei der Generaldirektion in Wien selbst eine Central-Wagendirigirung errichtet worden, welche zur vollsten Zufriedenheit fungirt, so dass trotz gesteigerten Verkehrs Klagen wegen mangelhafter Wagenbeistellung nicht mehr vorkommen. Der Status des Personals der Generaldirektion hat sich von 22272 auf 23474 erhöht. Es beträgt jetzt die Zahl der Beamten 5304, der Unterbeamten 3679, der Diener 8660 und der Wächter 5831. Im Berichtsjahre hat die Systemisirung von Posten in allen Dienstzweigen eine beträchtliche Erweiterung erfahren. Ueberdies verzeichnet der Bericht der Generaldirektion eine Reihe von Maassnahmen, welche behufs Verbesserung der materiellen Lage des Personals getroffen worden sind. Der finanzielle Effekt dieser im Interesse des Personals durchgeführten Maassnahmen übersteigt die Summe von 1 Million Gulden. Die in den Werkstätten der Staatsbahnen zur Auszahlung gelangten Löhne betragen 2569298 fl. gegen 2248900 fl. im Vorjahre. Der tägliche Lohn eines Arbeiters stellt sich auf 1,39 fl. gegen 1,33 fl. im Vorjahre.

Aus der Darstellung des Aufwandes für Investitionen ist zu entnehmen, dass die Staatsbahnen im Berichtsjahre

8,6 Millionen Gulden für Investitionen verausgabt haben. Sowohl für die Bahnerhaltung wie für die Vervollständigung des Fahrparks wurden grössere Beträge als im Vorjahre verwendet. Im Jahre 1893 wurden angeschafft 62 Lokomotiven, 50 Tender, 207 Personenwagen, 25 Post- und Gepäckwagen, 2 550 Güterwagen. Diese Anschaffungen setzen die Staatsbahnen in den Stand, mit dem eigenen Fahrpark ihr Auskommen zu finden und auf die Inanspruchnahme von Miethwagen zu verzichten.

Die gesammten Einnahmen aus dem Staatseisenbahnbetriebe und den mit demselben verbundenen Nebendiensten haben betragen 80 026 377 fl., d. i. um 6 164 636 fl. oder 8,35 % mehr als im Jahre 1893. An dieser Gesammteinnahme sind betheiligt: Transporteinnahmen 75 242 394 (+ 6 482 155) fl., Vergütung aus dem Lokalbahnbetriebe 2 277 588 (+ 134 622) fl., Einnahmen aus dem Salzgeschäft 1 271 886 (— 108 368) fl., Einnahmen aus dem Hotel Zell am See 10 000 (— 2 000) fl., Lagerhaus Graz 8 814 (+ 1 228) fl., Erträgnissantheil der Wiener Verbindungsbahn 227 336 (+ 154 592) fl., Antheil am Reingewinn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 100 000 (+ 100 000) fl., sonstige verschiedene Einnahmen 888 359 (— 597 593) fl., zusammen 80 026 377 (+ 6 164 636) fl.

Gegenüber der Zunahme der durchschnittlichen Jahresbetriebslänge um 34,2 km oder 0,49 % sind die Transporteinnahmen um 0,49 % gestiegen. Von den Transporteinnahmen entfallen auf den Personenverkehr 19 290 097 (+ 1 148 944) fl., Gepäck 1 194 425 (+ 88 428) fl., Eilgut 2 337 015 (+ 221 938) fl., Frachten 52 420 857 (+ 5 022 845) fl. Die Staatsbahnen haben im Jahre 1893 im ganzen 35,7 Millionen Personen befördert. Hiervon entfallen 1,5 Millionen auf den Schnellzugverkehr. Die Fahrten III. Klasse betragen bei den Personenzügen 31,8 Millionen, bei den Schnellzügen 0,6 Millionen. Bei den Schnellzügen I. und II. Klasse ist im Verkehre innerhalb der 1. bis 7. Zone ein mässiger Ausfall zu verzeichnen, der sich daraus erklärt, dass für diesen Verkehr durch günstiger liegende Personenzüge vorgesorgt wurde. Es zeigt demnach auch der Verkehr mit Personenzügen der I. und II. Klasse innerhalb dieser Zonen eine entsprechende Zunahme. In der III. Klasse ist eine wesentliche Verminderung der Fahrten innerhalb der 1. Zone wohl hauptsächlich infolge der mittlerweile eingetretenen Erhöhung der Fahrpreise für einzelne Stationen insbesondere der Lokalstrecken Wien-St. Pölten zu verzeichnen, wogegen die Fahrten auf grössere Entfernungen durchwegs zugenommen haben. Infolge dessen ist der Ausfall an Fahrkarten III. Klasse, welcher in der 1. Zone 2 652 578 Personen betrug, auf 705 393 Personen reduzirt worden. Gegenüber dem Ausfalle an Fahrkarten in der III. Wagenklasse innerhalb der 1. Zone betrug die Zunahme der Reisenden der gleichen Wagenklasse in der 2. Zone nur 1 562 536 Personen, so dass die Fahrten in der III. Klasse auf Entfernungen von der 3. Zone aufwärts um 357 649 Personen zugenommen haben. Demgemäss ist auch die prozentuelle Vertheilung des Personenverkehrs nach Zonen im Jahre 1893 gegenüber 1892 wesentlich günstiger geworden, indem auf Reisen innerhalb der 1. und 2. Zone 1892 60,86 %, 1893 58,30 %, 3. bis 6. Zone 1892 25,72 %, 1893 27,35 %, auf grössere Entfernungen 1892 13,42 %, 1893 14,35 % aller Reisenden entfielen.

Die Länge des von jedem Reisenden durchschnittlich zurückgelegten Weges ist von 39 auf 41 km gestiegen. Auf die Person entfällt eine Einnahme von 54,6 kr. gegen 50,8 kr. im Vorjahre. Das Gesammtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug im Jahre 1893 59 529 t, d. i. um 7 % mehr als im Vorjahre, dem entsprechend hat sich die Einnahme von 1 105 997 fl. auf 1 194 425 fl. oder 8 % erhöht.

Der Eilgutverkehr ist von 157 954 t auf 171 547 t oder um 8,6 %, die Einnahmen von 2 115 077 auf 2 337 015 fl. oder um 10,5 % gestiegen.

Der Frachtgutverkehr ist von 17,7 Millionen Tonnen im Jahre 1892 auf 18,9 Millionen Tonnen im Jahre 1893, d. i. um 6,3 %, die Einnahme für Frachtgüter von 47 378 012 fl. auf 52 420 857 fl. gestiegen.

Eine wesentliche Steigerung der Transporte ist bezüglich nachfolgender Artikel zu verzeichnen:

Getreide 275 000 t, Erze und Mineralien 225 000 t, Mühlenfabrikate 91 000 t, Steine bearbeitet 84 000 t, Bau- und Werkholz 82 000 t, Steine unbearbeitet 73 000 t, Felderzeugnisse 66 000 t, Cement 39 000 t, Zucker 34 000 t, Eisen verarbeitet 31 000 t, Steinkohle 30 000 t, Bier 24 000 t, Dungmittel 23 000 t, Manufakturwaaren 19 000 t, Abfälle 17 000 t, Brennmaterialien (ausschliesslich Kohlen und Koks) 13 000 t, Fastagen 12 000 t, Koks 11 000 t, Borstenvieh 11 000 t, Spiritus 11 000 t, Eisen- und Stahlwaaren 10 000 t, Maschinen 10 000 t, Hüttenprodukte 8 000 t, Fettwaaren 8 000 t, Papier 8 000 t, Südfrüchte 6 000 t, Eier 5 000 t u. a. m.

Rücksichtlich einiger Waarengattungen ist allerdings auch eine Abnahme der Transporte eingetreten. Solche Ausfälle sind zu verzeichnen bei den Artikeln:

Braunkohle 133 000 t, aus Anlass der fortwährenden Behinderung der Kohlenförderung in den Ossegger Schächten infolge Wassereinbruchs; Brennholz 23 000 t, wegen geringen Bedarfs infolge des milden Winters 1893/94; ferner bei den Transporten von Kartoffeln 9 000 t. Eisenbahnfahrzeugen 8 000 t, lebenden Schafen 4 000 t und Kaffee 1 600 t.

Die Einnahmen aus dem Salzgeschäfte sind infolge namhafter Reduktion der Verkaufspreise und geringeren Absatzes sowie minderen Zinsenertrags zurückgeblieben.

Diesen Einnahmen stehen folgende Ausgaben gegenüber: Einschliesslich der zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen sonstigen Auslagen und der Nebendienste betrugen die Ausgaben des Gesammtnetzes für 1893 54 907 334 fl., gegen die Ausgaben für 1892 von 53 283 898 fl. resultirt für 1893 ein Mehraufwand von 1 623 436 fl.

Bei der allgemeinen Verwaltung resultirt eine Ersparniss von 42 289 fl.

Hingegen haben mehr in Anspruch genommen Bahnaufsicht und Bahnerhaltung um 412 714 fl. Der Verkehrs- und kommerziele Dienst ergab einen Mehraufwand von 823 589 fl. Die Leistungen an Zugwagenachs- und Roh-Tonnenkilometern des Jahres 1893 (ausschliesslich der Lokalbahnen) waren im Vergleich zu jenen des Vorjahres wesentlich höher.

Die Mehrausgabe ist daher zunächst in der Mehrleistung begründet. Ausserdem wirkten u. a. vertheuernd ein: Beförderungen, Vorrückungen und Stabilisirungen des Personals (454 370 fl.), Antheil an den Kosten des bahnärztlichen Dienstes (15 510 fl.), Gewährung von Personal- und Lokalzulagen, sowie Erhöhung bereits bestandener Zulagen (40 287 fl.), Ertheilung grösserer Remunerationen und Prämiirung der Arbeiter nach 25 jähriger Dienstzeit (17 133 fl.).

Der Zugförderungsdienst verzeichnet für 1893 gegenüber dem Vorjahre eine Mehrausgabe von 508 278 fl. Dieselbe findet ihre Begründung zunächst in der Mehrleistung bei gleichzeitiger Erhöhung der durchschnittlich beförderten Mittellast und in dem Mehrbedarf infolge Vorrückungen bezw. Beförderungen und Vermehrung des Personals. Das Erforderniss für den Werkstättendienst war für 1893 gegenüber dem Jahre 1892 um 588 912 fl. höher und zwar einerseits aus dem Grunde, weil im Jahre 1892 im Hinblick auf die geringeren Betriebseinnahmen die bezüglichen Ausgaben erheblich restringirt wurden und naturgemäss im Jahre 1893 eine bedeutende Ausgabenerhöhung nach sich ziehen mussten; andererseits weil das zunehmende Alter der Fahrbetriebsmittel eine stete Erhöhung des Reparaturenaufwandes und eine Vermehrung von Kassirungen nach sich zieht.

Bei den sonstigen Auslagen resultirt für das Jahr 1893 eine Minderausgabe von 874 646 fl. Es wirkt hier zunächst die Lokomotiv- und Wagenmiethe ein (Minderaufwand 536 210 fl.); durch die Vereinigung der Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen zu einer Gruppe haben nämlich die unter den „verschiedenen Einnahmen“ ausgewiesenen Einnahmen aktiver Bahnen das passive Fahrbetriebsmittelergebniss der übrigen Bahnen herabgedrückt. Infolge der Vermehrung des Wagenverkehrs trat überdies eine Verminderung der Leihmiethen ein und endlich sind im Jahre 1893 die Zinsen für die Beschaffung von 98 Lokomotiven und 1 000 Güterwagen entfallen.

Das Gesammtergebniss stellt sich mithin folgendermaassen: Einnahmen 80 026 377 (+ 6 164 636) fl., Ausgaben 54 907 334 (+ 1 623 436) fl., Ueberschuss 25 119 043 (+ 4 541 200) fl.

Die eigentlichen Betriebsausgaben haben im Berichtsjahre 59,9 % der Transporteinnahmen betragen gegen 61,98 % im Jahre 1892.

Während das Ergebniss des Jahres 1893 gegenüber dem Vorjahre einen um 4,5 Millionen Gulden höheren Ueberschuss ergibt, bleibt der Betriebsüberschuss gegenüber dem Finanzgesetze für 1893 um 1,9 Millionen Gulden zurück, obwohl bei den Ausgaben gegenüber dem Präliminare 736 576 fl. erspart worden sind. Dies erklärt sich auf folgende Weise: Bei der Veranschlagung der Transporteinnahmen für 1893 wurde von dem Ergebnisse des zweitvorhergehenden Jahres, d. i. des Jahres 1891, ausgegangen und dieses Ergebniss entsprechend den in den früheren Jahren gewonnenen Erfahrungen um etwa 3,5 % erhöht; es entspricht diese veranschlagte Steigerung dem durchschnittlichen Verkehrszuwachse auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen. Infolge der im Jahre 1892 eingetretenen wirthschaftlichen Depression, welche sich auch noch in der ersten Hälfte des Jahres 1893 empfindlich fühlbar gemacht hat, ist die für 1893 gehegte Erwartung nicht in vollem Maasse eingetreten und der Erfolg dieses Jahres gegenüber dem Präliminare zurückgeblieben. Immerhin muss aber konstatirt werden, dass im Vergleiche mit dem Jahre 1892 eine sehr erhebliche Einnahmenvermehrung für 1893 eintrat und die Einnahmen auch im Jahre 1894 in aufsteigender Richtung sich bewegen, so zwar, dass für die ersten 4 Monate d. J. bereits eine Mehreinnahme von 2,9 Millionen Gulden ausgewiesen wird.

Auf dem staatlichen Betriebsnetze haben im Jahre 1893 verkehrt 655 279 Züge, darunter auf den Hauptbahnen 19 523 Express- und Schnellzüge, 215 999 Personen- und Lokalzüge, 246 291 Güterzüge. Im ganzen wurden 41,6 Millionen Zugkilometer geleistet, d. i. um 1,8 Millionen mehr als im Jahre 1892. An Bruttotonnenkilometer wurden im ganzen 9 004 Millionen geleistet oder 727 Millionen mehr als im Vorjahre.

Zuzüglich der im Jahre 1893 aus den Einnahmen bestrittenen Investitionen von 6,6 Millionen Gulden beziffern sich die gesammten Baukosten der Staatsbahnen bis Ende 1893 mit 940,7 Millionen Gulden, d. i. 149 028 fl. für 1 km. Dieses Anlagekapital hat für 1893 eine Verzinsung von 2,52 % ergeben, welche gegen 1892 mit 2,12 % um 0,4 % sich höher stellt. Hierbei fällt ins Gewicht, dass im Jahre 1893 das Anlagekapital durch Bauaufwendungen für mehrere neu eröffnete Linien (Schrambach - Kernhof, Jaslo - Rzeszow, Eisenerz -Vordernberg) und durch Investitionen um etwa 14 Millionen Gulden sich vergrössert hat. Der Ertrag der Staatsbahnen hat sich also um nahezu 0,5 % erhöht.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 27. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 10.61 km lange Strecke Grafing-Glonn der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1658 vom 28. v. Mts. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 31. v. Mts.).

Nr. 1672 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Sonderausschusses zur Vorberathung eines Antrages, betreffend die gleichmässige Behandlung von Kesselwagen usw. im gesammten Vereinsgebiete, Begleitschreiben zum Protokoll der am 16./17. Mai d. J. zu Riva abgehaltenen Sitzung des Sonderausschusses (abgesandt am 29. v. Mts.).

Nr. 1680 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Eisenbahnbudget des K. K. Oesterreichischen Handelsministeriums, insbesondere der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1894.

Die Budgetverhandlungen des Abgeordnetenhauses für das laufende Jahr haben mit den Berathungen über den Eisenbahnetat endlich ihren Abschluss gefunden. Ausser den vielfach diesfalls vorgebrachten Wünschen und Beschwerden entbrannte wieder der Streit: Hie Tauernbahn! Hie Karawankenbahn! Auch der Ausbau der Vintschgauerbahn und das Projekt der Felbern-Tauernbahn fand u. a. warme Fürsprecher.

Den Angriffen gegen den Staatsbahnbetrieb trat der Präsident Dr. v. Bilinski in einer polemischen, auch von Abgeordneten beglückwünschten Rede wirksam entgegen: „Die Klage über den starren Centralismus in der Verwaltung der Staatseisenbahnen sei unbegründet. Der Centraldirektion sei viel weggenommen worden, und in der Organisation, sowie in dem Gros der Geschäfte besteht eine Decentralisation, wie sie weiter nicht gehen kann und darf. Das Publikum wendet sich mit Vorliebe an die Generaldirektion und geht dann auch weiter hinauf zum Ministerium. Auch in Bezug auf Tarifangelegenheiten wäre es kaum von Nutzen für die Interessenten, wenn die Betriebsdirektion die Tarifhoheit hätte, weil die tarifarischen Zugeständnisse doch nur für eine beschränkte Strecke gewährt werden und dann mit der nächsten Betriebsdirektion verhandelt werden müsste, während es doch für die Bevölkerung viel nützlicher ist, wenn ein solches Zugeständniss von einer Grenze des Reiches bis zur anderen in Wirksamkeit tritt."

Der Redner polemisirt dann gegen die angestellte Berechnung des Defizits der Staatsbahnen. „Wenn das investirte Kapital 2,5 % trägt, so ist es nicht richtig zu sagen, es ist ein Defizit vorhanden. Die Erhöhung der Tarife sei nicht so einfach. Das Publikum könnte wohl manchmal höhere Ziffern zahlen, es verlangt gar keine zu billigen Tarife. Aber es verlangt Stabilität in den Tarifen. Es ist die Möglichkeit vorhanden, dass wir vielleicht eine Vereinfachung im Tarifwesen einführen, und das ist dem Publikum wieder auch so viel werth, dass es beinahe einer kleinen Erhöhung zustimmen würde, wenn nur die Einfachheit und die Tarifhöhe stabil blieben. Was nun den Personentarif anbelangt, dessen Erhöhung ja auch gewünscht wurde, so ist der Zonentarif im Gesetze fixirt. Es steht in der Macht des Hauses, die Regierung durch eine Resolution aufzufordern, ein Gesetz vorzulegen mit der Absicht auf die Erhöhung der Personentarife."

Redner bespricht sodann die Beschwerden über die grossen Auslagen. „Bei den persönlichen Auslagen könne man nicht sparen. Das Haus empfehle ja der Regierung sogar Petitionen zur Berücksichtigung, deren Erfüllung ganz ausserordentliche Auslagen erfordern würde. Wir sind gezwungen, im nächsten Jahre wiederum mehr an Personalauslagen einzustellen, wir werden genöthigt sein, das Quartiergeld bei den Bediensteten zu reguliren, wir müssen die Löhne der Werkstättenarbeiter erhöhen. Man kann sich also nicht wundern, dass die Ausgaben für das Personal steigen. Wenn wir vorsichtig, aber gerecht die Lage desjenigen Personals, von dem das Schicksal der ganzen Unternehmung abhängt, in dessen Händen das Leben von Millionen von Leuten sich befindet und das ganze Vermögen der Bahn, und die mit der grössten Aufopferung und Selbstverleugnung arbeiten, nach Maassgabe der Möglichkeit verbessern, so müssen die Ausgaben fortwährend steigen. Es lässt sich auch bei den sachlichen Auslagen nicht sparen. Zunächst wird seitens des Publikums eine Masse begehrt und vieles muss man thun. Wir werden im nächsten Jahre mit einem Luxuszug nach Böhmen fahren, nach Prag, Karlsbad und Marienbad, mit ganz neuen schönen Wagen. Wir sind in der traurigen Lage, Personenzüge mit Lastzuglokomotiven fahren zu müssen, weil uns Maschinen fehlen. Die Summen, die nothwendig wären, um die Fahrbetriebsmittel zu kassiren und zu erneuern, betragen 3 Millionen Gulden. Ausser diesen 3 Millionen, die wir ja auf die Weise beschaffen wollen, dass wir je 300 000 fl. auf 10 Jahre einstellen, brauchen wir noch eine grosse Summe für Personenwagen. Wir sind ja heute noch genöthigt, mit eingerichteten Kastenwagen zu fahren. Um so viel Wagen III. Klasse, Gepäckwagen und Maschinen anzuschaffen, als nothwendig sind, wäre eine Summe nothwendig, die erschreckend ist: 10 Millionen Gulden. Wir haben Gebirgsbahnen, bei denen die Lehnen eine stete Gefahr für den Zugverkehr bilden; wir haben 150 000 fl. heuer eingestellt zur Aufmauerung — ein Tropfen im Meere! Das ist eine Fülle von Ausgaben, die unbedingt gemacht werden müssen. Der Betriebskoeffizient kann trotzdem bei rationeller Wirthschaft sinken. Er ist von 61,98 heuer auf 59,50 zurückgegangen. Diese grossen Ausgaben kommen doch der Oesterreichischen Volkswirthschaft zu gute. Wir haben im Jahre 1893 73 Lokomotiven, 219 Personenwagen, 27 Dienstwagen und 2 550 Güterwagen angeschafft und dafür 7 335 844 fl. bezahlt. Und diese 7 335 844 fl. sind bis auf den letzten Kreuzer im Inlande geblieben. Wir sparen in der ganzen Gebahrung, wir haben erreicht, dass die Zugausnützung und Zugbelastung im Jahre 1893 auf der ganzen Staatsbahnstrecke um 3,9 % stiegen. Dies macht eine Minderausgabe von 467 000 fl. aus. Um lange Züge zu führen, muss man lange Stationen haben; man kann 10 Millionen für Stationenvermehrung ausgeben und wird sie sofort gedeckt finden durch die Ersparung, welche die stärkere Belastung mit sich bringt. Wir trachten, beim Kohlenverbrauche, bei der Feuerung, beim Oel, beim Putzmaterial usw. zu sparen, um dadurch nicht das Defizit zu beseitigen — denn es gibt kein Defizit der Staatsbahnen — sondern um dadurch die Rente von 2,52 %, welche man vielleicht mit Recht etwas zu niedrig findet, zu erhöhen. Ich würde glücklich sein, wenn wir auf den Prozentsatz von 3 kommen könnten. Wenn wir durch eine rationelle Gebahrung dahin gelangt sein werden, so werden wir sagen können: die Verwaltung der Staatsbahnen ist keine schlechte, sie ist eine gute. So schlecht aber ist die Wirthschaft gewiss auch jetzt nicht, dass wir das Geld nicht verdienen würden, das wir uns vom Hause erbitten."

Weitere Eisenbahnverhandlungen im Oesterreichischen Abgeordnetenhause.

Dasselbe hat ausser dem Eisenbahnbudget noch die Vorlage über „Subventionen und Dotationen an Verkehrsanstalten" und über die „Zusatzerklärung zum Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahn-Frachtverkehr" unverändert angenommen. Hervorzuheben ist die Ausführung des Berichterstatters zur letzteren Vorlage, der auf die grosse Bedeutung des Berner Uebereinkommens verweist, welches einen Markstein bilde auf dem Wege der Entwickelung, die dazu führen soll, einmal alle Differenzpunkte zwischen den einzelnen Staaten anstatt durch rohe Gewalt

durch gütliche Vereinbarung zu lösen. Alle Gründe, welche seinerzeit für das Internationale Uebereinkommen sprachen, sprechen auch für die Zusatzerklärung.

An der Annahme dieser Vorlagen seitens des Herrenhauses ist nicht zu zweifeln.

Interpellationsbeantwortungen des Oesterreichischen Handelsministers.

Derselbe hat im Abgeordnetenhause mehrere Interpellationen, wie folgt, beantwortet und zwar:

Die Verstaatlichung der Linien der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wird seitens der Regierung in Aussicht genommen, und dürften die Verhandlungen mit der Bahngesellschaft und dem Prioritätenkurator in den nächsten Tagen zum Abschluss gelangen. Nach Eintritt der formellen Vorbedingungen beabsichtigt die Regierung, im Herbste die bezügliche Gesetzesvorlage einzubringen. Der Ausbau der auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen kurzen Theilstrecke der projektirten Eisenbahnverbindung Troppau-Ratibor wird jedenfalls bis zu dem für die Preussische Anschlussbahn festgesetzten Vollendungstermin fertiggestellt und dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Ausführung der auf Staatskosten herzustellenden Lokalbahn Lindewiese-Barzdorf wurde der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übertragen und dieselbe zunächst mit dem Abschluss der noch erforderlichen technischen Arbeiten betraut. Bezüglich der angestrebten Flügelbahn Barzdorf-Jauernig wurde die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen mit der Aufstellung eines Vorprojektes auf Kosten der Stadtgemeinde Jauernig beauftragt.

Die Staatseisenbahn-Gesellschaft übernimmt in den beiden Grenzstationen Marchegg und Bruck a. d. Leitha alle Heu- und Strohsendungen, welche nach dem grossen Vereinsprofile beladen sind, sowohl für ihre eigenen Stationen, als auch für die Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnen und für die Stationen ihrer eigenen Anschlussbahnen.

In dem Normale über die den aktiven Staats- und Hofbediensteten auf den Linien der Oesterreichischen Transportunternehmungen, welche an dem bezüglichen Uebereinkommen betheiligt sind, zugesicherte Fahr- und Frachtpreisermässigung ist ein Unterschied zwischen den der Beamtenkategorie und den dem Dienerstande angehörigen Bediensteten nicht vorgesehen. Diese Legitimationen seien normalmässig von dem Tragen der Amtskleidung völlig unabhängig.

Die Regierung wendet endlich den Knallpräparaten selbst und der Konstruktion der Behältnisse, in welchem sie dem Zugbegleitungspersonal zur dienstlichen Verwendung übergeben werden, besondere Aufmerksamkeit zu.

Von den in Wien einmündenden Bahnen haben die K. K. Staatsbahnen, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft alle Kondukteur- und Gepäckwagen, die übrigen in Wien einmündenden Bahnen nur 40 % der Wagen dieser Gattung heizbar eingerichtet. Es wird jedoch auch bei letzteren Bahnen die successive Einrichtung sämmtlicher derartigen Wagen mit Heizvorrichtungen gelegentlich von Rekonstruktionen fortgesetzt.

Die Maassregeln gegen die Cholera.

Infolge des wenn auch nur vereinzelten Auftretens der Cholera an der äussersten Ostgrenze Galiziens, sowie in Russland, Portugal und Frankreich, wurden die Bahnverwaltungen vom K. K. Handelsministerium eingeladen, ihren Organen die Bestimmungen der früheren Erlässe, betreffend Grundsätze für die Einrichtung des Eisenbahnverkehrs in Cholerazeiten, mit der Verpflichtung in Erinnerung zu bringen, schon dem Auftreten von choleraartigen Erscheinungen unter den Reisenden die sorgfältigste Aufmerksamkeit zu widmen und die Behörden bei der Durchführung sanitätspolizeilicher Maassnahmen wirksam zu unterstützen.

Betriebs- und Benutzungskonsense für Oesterreichische Privatbahnen im I. Quartal 1894.

Die diesjährige Nr. 59 des „Verord.-Bl. f. E. u. Sch." enthält die Zusammenstellung der von der K. K. Generalinspektion im I. Quartal dieses Jahres ertheilten Bewilligungen zur Vornahme von Veränderungen und Neuanlagen auf 16 im Betriebe befindlichen bezw. im Baue beendeten Privateisenbahnen. Rücksichtlich jeder in dieser Zusammenstellung genannten Bahnen sind die Veränderungen bezw. Neuanlagen umständlich detaillirt.

Betriebsergebnisse der Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1893.

Hierüber liegen folgende Daten vor: Im 1893 er Kostenvoranschlag sind die Einnahmen der Ungarischen Staatsbahnen mit 73,5 Millionen Gulden, die Ausgaben mit rund 41 Millionen Gulden, daher der Betriebsüberschuss mit 31,5 Millionen Gulden veranschlagt. Demgegenüber wurden thatsächlich 81 225 656 fl. Einnahme erzielt, mithin überstieg die Roheinnahme den Voranschlag um 7 725 656 fl. Nachdem gegenüber den präliminirten 38,8 Millionen Zugkilometern bei 9 909 km Bahnlänge thatsächlich 42 491 686 Zugkm bewerkstelligt wurden, ist es sehr natürlich, dass auch die Betriebsausgaben grösser waren. Die Ausgaben belaufen sich auf 46 308 183 fl. und überstiegen demnach das Präliminare um 4 308 183 fl. Nachdem jedoch das Einnahmeplus viel grösser war, beträgt der Betriebsüberschuss der Ungarischen Staatsbahnen gegenüber den präliminirten 31,5 Millionen Gulden thatsächlich 34 917 472 fl., ist also um 3 417 472 fl. günstiger. Der Betriebskoeffizient ist 57,01 %, ist also ebenfalls günstiger als veranschlagt war.

Die Frühjahrssession des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnrathes.

Auf der Tagesordnung dieser am 28. Mai d. J. zusammengetretenen Versammlung liegt eine stattliche Reihe von Initiativanträgen mehrerer Mitglieder zur Berathung vor, unter diesen die Verstaatlichung einiger Privatbahnen und die Einheitlichkeit der Tarife auf allen Staats- und Privatbahnen. Die Verhandlungen werden wohl mehrere Tage in Anspruch nehmen, über welche wir demnächst berichten.

Betriebseinnahmen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen im Monat April d. J.

Nach dem Transporteinnahmen-Ausweis der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen für April dieses Jahres hat die Gesammteinnahme in diesem Monate 5 907 097 fl. betragen, d. i. um 786 459 fl. mehr als im gleichen Monate des Vorjahres. Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende April dieses Jahres wird eine Gesammteinnahme von 25 825 052 fl. ausgewiesen, d. i. um 3 030 428 fl. mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Eröffnung einer Theilstrecke der elektrischen Stadtbahn in Lemberg.

Nach anstandsloser probeweiser Befahrung eines Theiles dieser von der Berliner „Union" Elektrizitätsgesellschaft erbauten Stadtbahn soll diese Strecke Ende Mai dieses Jahres dem Verkehre übergeben werden. Das ganze Netz wird im Herbst dieses Jahres vollendet.

Zugverspätungen auf den Oesterreichischen Bahnen im Monat April d. J.

In jenem Monate kamen bei den Zügen mit Personenbeförderung in den Endstationen folgende Verspätungen vor: Bei den schnellfahrenden Zügen über 10 Minuten 70; bei den Personenzügen über 20 Minuten 125; bei den gemischten Zügen über 30 Minuten 85; im ganzen 280. Diese Verspätungen wurden veranlasst: durch Abwarten von Zügen, Post- und Polizei-Amtshandlungen, Unregelmässigkeit im Fahrdienst und ungewöhnlichen Verkehr, atmosphärische Einflüsse, mangelhaften Zustand der Bahn, Schadhaftwerden von Fahrzeugen und andere Gründe. Die Zahl jener Züge, durch deren Verspätung Anschlüsse nicht vollzogen werden konnten, betrug 18.

Konstituirende Generalversammlung der I. Alfölder Industriebahnen am 28. April d. J. in Budapest.

Für den Bau solcher Bahnen hat sich im Verein mit der Arad-Csanader Eisenbahnverwaltung eine Aktiengesellschaft gebildet, deren mit der grössten Oekonomie herzustellende Linien als Saugadern für alle Alfölder Bahnen gelten können. Im steinarmen Alföld ist nämlich der Bau solcher Linien viel wohlfeiler als der von chaussirten Strassen. In dieser Generalversammlung wurde der Bericht über den Zweck, sowie das Bausystem solcher Industriebahnen genehmigt und als erste dieser Linien eine von der Station Kovacshaza der Linie Mezöhegyes-Ketegyhaza der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen ausgehende 18 km lange Linie vorläufig bis Kunagota (Csanader Komitat) führende Industriebahn beschlossen, welche besonders der Förderung des Rübenbaues für die geplante grosse Zuckerfabrik dienen soll. Auch die Einführung des Personenverkehres und grösstmöglicher Erleichterung des Betriebes (Omnibussystem) ist im Interesse der Arbeiterbevölkerung in Aussicht genommen.

Generalversammlung der Nordwestbahn am 25. Mai d. J.

Die Anträge bezüglich der Verwendung des Reingewinnes wurden genehmigt. Die Dividende beträgt demnach für die garantirte Linie 10 fl. und für die Elbethalbahn 11,50 fl. für die Aktie.

Generalversammlung der Böhmischen Kommerzialbahnen am 25. Mai d. J.

Der für 1893 vorgelegte Geschäftsbericht konstatirt, dass trotz des minder günstigen Verlaufes der Zuckercampagne im abgelaufenen Jahre eine Steigerung des Erträgnisses erzielt werden konnte. Es bezifferten sich im Jahre 1893: die Betriebseinnahmen auf 622 741 (+ 11 480) fl., die Ausgabe auf 334 519 (— 7 584) fl., sodass sich ein Reinerträgniss von 288 222 fl. ergibt. Der Betriebskoëffizient berechnet sich mit 48,34 % gegen 50,65 % im Vorjahre. Von dem Reinerträgnisse wurden 228 912 fl. zu 4 % Verzinsung der gesellschaftlichen Prioritätsschuld von 55 722 800 fl. verwendet. Von dem Rest beschloss die Generalversammlung 15 000 fl. in die Prioritätentilgungs-Reserve zu hinterlegen, während die erübrigenden 44 310 fl. vereinbarungsgemäss der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, und zwar mit 25 % als Antheil am Betriebserträgnisse und mit 75 % auf Abschlag der gesellschaftlichen Schuld zu überweisen sind.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Politik, welche so häufig der gedeihlichen Entwickelung des Erwerbs- und Wirthschaftslebens in den Weg tritt, macht sich wieder einmal unangenehm fühlbar. Der Staatsstreich in Serbien konstatirt abermals die Unsicherheit der Verhältnisse auf der Balkanhalbinsel und die unerwartete Ministerkrise in Frankreich wirkt beunruhigend auf die westlichen Börsen; insbesondere steht in Ungarn die kirchenpolitische Frage an einer ungewissen Entscheidung und der befürchtete Rücktritt des Ministeriums Wekerle beunruhigte die Wiener Börse, da mit dem Namen dieses Ministerpräsidenten die Durchführung der Valutaregulirung eng verknüpft ist. Die Spekulation nahm infolge dessen eine vorwiegend weichende Tendenz. Indessen waren doch die Aktien der Aussig-Teplitzer Bahn (1639), der Böhmischen Westbahn (403) und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (201) begehrt, während Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3045) und Kaschau-Oderberger Bahn (187) sich fest behaupteten. Dagegen waren die Aktien der Nordwestbahn (226), der Elbethalbahn (260,50), der Staatsbahn (337,50) und der Südbahn (99,50) ziemlich flau gehalten. Mehrere Prioritätssorten waren in besserer Nachfrage, besonders die der Mährisch-Schlesischen Centralbahn (94,80), deren am 1. Januar 1881 fällig gewesene Obligationsinteressen infolge kuratelsbehördlicher Genehmigung am 1. Juni d. J. mit 7,80 fl. bezahlt werden. Schliesslich waren auch die Aktien der Rima-Muranyer Gewerkschaft (243,50) lebhaft gehandelt, weil derselben die Eisenlieferungen zum Bau der Szekler Bahnen, Siebenbürgen, übertragen werden, über welche Bahnen wir demnächst ausführlich berichten.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Im Jahre 1893 hat die Jura-Simplonbahn eine ihrer älteren Obligationenanleihen gekündigt. Es bestanden Zweifel, ob eine solche Kündigung bezw. eine Konversion überhaupt statthaft sei vor dem Verfall der Anleihe. Um dies endgültig festzustellen, wurde eben die Konversion einer 4 % Obligationenanleihe vom Jahre 1856 angekündigt. Wie zu erwarten, ist nun diese Konversion bei vielen Betheiligten auf lebhaften Widerstand gestossen. Die Frage kam vor das Waadtländische Kantonsgericht und wurde am 19. Mai d. J. zu Gunsten der Jura-Simplonbahn entschieden. Die Folge davon wird nun sein, dass die Verwaltung der Bahn in nächster Zeit die Konversion der alten 4 % Westbahnobligationen vornimmt. Es kämen dann voraussichtlich zur Konversion drei 4 % Anleihen im Gesammtbetrage von 112 720 000 Francs. Bei einer Reduktion des Zinsfusses auf 3,5 % würde das für die Bahn eine jährliche Zinsenersparniss von 563 100 Francs ausmachen. Da nun in letzter Zeit die Transporteinnahmen der Jura-Simplonbahn ausserordentlich günstig sind, sowie die Betriebsausgaben bedeutend reduzirt werden konnten, so darf für nicht zu ferne Zeit eine bescheidene Verzinsung der Stammaktien erwartet werden.

Die von der Jura-Simplonbahn betriebene Schynige Plattebahn hat am 13. Mai d. J. ihren Betrieb wieder aufgenommen.

Nordostbahn.

Am 15. Mai d. J. wurde der Albistunnel, welcher die Wasserscheide zwischen Sihl und Lorge durchbricht, durchgeschlagen. Er gehört der im Bau befindlichen Linie Thalweil-Zug an, welche hauptsächlich eine bessere Verbindung zwischen Zürich Ostschweiz einerseits und Centralschweiz und Gotthard andererseits werden soll. Der Gewinn nach dem Gotthard beträgt 21 km. Der Albistunnel ist der zweitlängste der Schweiz und hat eine Länge von 3 358 m. Der Bau wurde am 5. November 1891 begonnen.

Neue Eisenbahnbank in Zürich.

Die Züricher Eisenbahnbank besitzt ein nominelles Grundkapital von 5 000 000 Frcs., wovon aber einstweilen nur 3 000 000 Frcs. emittirt werden. An der Spitze des Unternehmens steht die Schweizerische Kreditanstalt in Zürich. Als Zweck der Gesellschaft nennen die Statuten: Betheiligung bei Schweizerischen Transportunternehmungen, Erwerbung, Beleihung und Verwerthung von Aktien und Obligationen von Schweizerischen Transportunternehmungen und von Titeln, die an Stelle solcher Aktien und Obligationen treten können. Der nächste Zweck soll jedoch sein, nach dem von der Schweizerischen Kreditanstalt ausgearbeiteten Projekt Prioritätsaktien der Nordostbahn zu erwerben. Die der Transportgesellschaft Beitretenden liefern Prioritätsaktien der Nordostbahn zum fixen Kurse von 575 Frcs. und erhalten dagegen für je 20 solcher Aktien 2 Aktien und 21 Stück 4 % Obligationen der Eisenbahnbank.

Centralamt für internationalen Frachtverkehr.

In einem dem Centralamt vorgelegten Falle hat dasselbe dahin entschieden, dass es die in einem Frachtbriefe enthaltene Vorschrift „der billigsten Route“ nicht als eine bestimmte Routenvorschrift im Sinne von Art. 6 Litt. 1 erkennen könne und dass die Eisenbahn den Aufgeber mit Recht zur Streichung veranlasst habe. Die Route müsse bestimmt angegeben sein, wenn der Eisenbahn daraus eine andere Verantwortlichkeit erwachsen solle, als die für grobes Verschulden im Sinne des 2. Absatzes von Art. 6 Litt. 1.

Eine andere Bahn wandte sich an das Centralamt, indem sie ausführte, dass nach ihrer Ansicht das im letzten Absatz des § 2 der Ausführungsbestimmungen zum Art. 6 des Uebereinkommens vorbehaltene Recht, für jeden Wagen einen besonderen Frachtbrief zu verlangen, von der Eisenbahn nur dann in Anspruch zu nehmen sei, wenn es sich um Transporte handle, deren Auf- und Abladen dem Absender und Empfänger obliege. Das Centralamt erwiderte, dass im internationalen Uebereinkommen nicht die Verpflichtung, sondern nur ein Recht der Eisenbahn konstituirt sei, zu fordern, dass jedem Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben werde. Es stehe also vom Standpunkt des Uebereinkommens nichts entgegen, im Sinne der erwähnten Ausführung zu handeln.

Gütertransport an Sonntagen.

Am neuen Schweizerischen Transportreglement hat der Bundesrath anfangs Mai d. J. einige Abänderungen vorgenommen. Infolge dessen dauert an Sonnabenden und Vorabenden von allgemeinen Festtagen die Empfangnahme von Eil- und Frachtgütern während der Sommer- und Winterzeit bis Abends 5 Uhr. Die Uebernahme von Gütern ist an Sonn- und Feiertagen nicht gestattet; ausgenommen sind Güter, die ihrer Natur nach dem raschen Verderben unterworfen sind, bei eilgutmässiger Beförderung. Solche Güter können an Sonn- und allgemeinen Feiertagen zu den von den Bahnverwaltungen durch Anschlag speziell bekannt gegebenen Stunden aufgegeben werden. Die Bahnverwaltungen sind zur Abholung der betreffenden Sendungen mit ihren Rollfuhren nicht verpflichtet. Als allgemeine Feiertage gelten: Neujahrstag, Charfreitag, Himmelfahrts- und Weihnachtstag. Die Kantonale Gesetzgebung kann weitere Feiertage bestimmen. Alle zusammen dürfen aber nicht mehr als 8 im Jahre sein, inbegriffen die oben genannten.

An Sonn- und allgemeinen Feiertagen sind die Bahnverwaltungen nicht verpflichtet, Güter zu avisiren; sie dürfen solche an diesen Tagen auch nicht abliefern. Eine Ausnahme machen wieder nur die raschem Verderben ausgesetzten Güter. Es dürfen ferner die gesetzliche Ruhezeit und die gesetzlichen Feiertage der Angestellten durch diesen Güterdienst keine Einschränkung erfahren.

Jungfraubahn.

Am 11. Mai d. J. fanden in Bern Konzessionsverhandlungen für die Scheidegg-Eiger-Mönch-Jungfraubahn zwischen Herrn Guyer-Zeller und dem Schweizerischen Eisenbahndepartement statt. Das Konzessionsgesuch wird aller Voraussicht nach schon in diesem Monate der Bundesregierung vorgelegt werden.

Wengernalpbahn.

Am 19. Mai d. J. hat die Wengernalpbahn ihren Betrieb wieder aufgenommen. Es sind nun alle Schweizerischen Bergbahnen wieder im Betrieb.

Berner Tramway.

Am 17. Mai d. J. wurde in Bern eine neue Tramwaylinie eröffnet: Länggasse - Bahnhof - Wabern. Die Linie ist 4,6 km lang und wird mit Lokomotiven betrieben, an die 1—3 Wagen angehängt werden.

Aus Russland.

Projektirte Eisenbahn nach dem Norden.

Nach dem „Grashd." hat sich die Kommission des Generallieutenants Petrow am vorigen Sonnabend derartig zur Nordbahnfrage gestellt, dass zwar all' die projektirten Linien, Kasan-Kotlas, Perm-Kotlas, Wologda-Archangelsk und Sserdobol-Kem, für das nördliche Gebiet von Nutzen wären, keine von ihnen jedoch wünschenswerth erscheine, da sie die anderen nicht ersetzen könnte. Im übrigen sprach sich die Mehrzahl der Mitglieder dahin aus, dass unter den genannten Projekten der Linie Wologda-Archangelsk der Vorrang einzuräumen sei.

Im übrigen scheint aber durch die vorstehende Meinungsäusserung oder Entscheidung der Kommission die Nordbahnfrage noch nicht ausgetragen worden zu sein, denn es wird berichtet, dass eine Kommission aus Vertretern des Finanzministeriums und des Ministeriums der Landwirthschaft ernannt worden sei, um die Frage bezüglich des Baues einer Bahnlinie Perm-Kotlas nach ihrer ökonomischen Seite hin näher zu studiren. Durch die Erbauung einer solchen Linie würde das Wolgabecken via Kama, dann die Eisenbahn Perm-Kotlas und von hier mittelst der Dwina mit Archangelsk, d. h. mit dem Weissen Meere in Verbindung gesetzt werden.

Das in den südlichen Theilen des Wolgabassins geerntete Getreide hätte die Möglichkeit, zum grössten Theile noch in demselben Jahre den ausländischen Markt zu erreichen, während es jetzt zu nicht geringem Theile theils an Ort und Stelle zurückbleibt, theils nur zu oft gezwungen ist, auf dem ganzen Wasserwege bis nach St. Petersburg in Barken zu überwintern. Wolga stromaufwärts bis Kasan und von dort auf der Kama stellen sich auch in trockenen Jahren der Schifffahrt keine ernsten Hindernisse in den Weg, ebenso wenig wie das auf den Dwina stromabwärts nach Archangelsk der Fall ist. Die Schifffahrt dauert in Archangelsk bis zu Anfang Oktober, d. h. bis zu einem Zeitpunkte, zu dem das Korn, welches jetzt den langsamen Barkenweg durch die Kanäle nach St. Petersburg nimmt, kaum zur Hälfte hier eingetroffen ist. Ueber Archangelsk könnte aber dank der schnellen Eisenbahnbeförderung nach Kotlas und der ebenfalls schnellen Beförderung stromabwärts per Dwina nach Archangelsk das Getreide noch in dem Erntejahr ins Ausland gelangen. Dass für die Sibirischen Frachten dieser Weg gleichfalls der nächste und billigste zum Hafen wäre, ist selbstverständlich.

Dschiatur - Zweigbahn.

Am 1. März d. J. ist die Dschiatur-Zweigbahn in die Verwaltung der Transkaukasischen Bahn übergegangen.

Oeffentliche Arbeiten.

Zur Zeit des durch die Missernte des Jahres 1890 und 1891 hervorgerufenen Nothstandes, der es auch zur Folge hatte, dass eine weitverbreitete Arbeitslosigkeit die ländliche Bevölkerung ohne Erwerb liess, wurde seitens der Staatsregierung in grossem Maassstabe zur Ausführung öffentlicher Arbeiten geschritten. Die von dem Nothstande betroffene ländliche Bevölkerung wurde zu Eisenbahnarbeiten herangezogen, es wurden in den Kronswaldungen Eisenbahnschwellen in Unmengen bearbeitet, ebenso Hölzer zu Getreidespeicherbauten hergerichtet usw.

Gegenwärtig nun scheint es, dass diese, während der Nothstandsjahre organisirten, öffentlichen Arbeiten sich das Bürgerrecht einer ständigen Institution erwerben. Auf eine diesbezügliche Enquete des Ministeriums des Innern haben sich Gouverneure und Landschaften dahin ausgesprochen, dass diese Organisation eine ständige sein und nicht erst im Falle der Noth geschaffen werden muss. Was die Leitung der öffentlichen Arbeiten betrifft, so ist die Mehrheit dafür, dass sie den Landschaftsinstituten bezw. in Polen und in den Baltischen Provinzen besonderen Komitees übergeben werde. Nur die Minderheit der Gutachten ist für die Leitung durch die Administrativbehörden.

Der bisherige Leiter dieser öffentlichen Arbeiten ist der bekannte Erbauer der Transkaspibahn General Annenkow.

Kleinbahn Shukowo-Ljudunkow.

Die dem Brjänsker Eisenwerk gehörige Kleinbahn von der Station Shukowo nach Ljudunkow ist von der Staatsregierung gleichzeitig mit der Orel-Witebsker Bahn angekauft und gegenwärtig zur allgemeinen Benutzung in Betrieb gesetzt worden.

Aus Frankreich.

Verbindung der Bahnhöfe in Lyon.

Ein Gesetz vom 20. August 1882 erklärte die Anlage einer Lokalbahn im Rhônedepartement von Lyon - Saint Just nach Vaugneray und Mornant für gemeinnützig und ermächtigte zugleich den Unternehmer, in Lyon einen Anschluss an die Linie von allgemeinem Interesse Lyon-Montbrison (Paris-Lyon-Mittelmeernetz) herzustellen. Die genannte Lokalbahn ist seit 1887 im Betriebe, aber der Anschluss ist noch nicht ausgeführt. Im Jahre 1889 wollte die Gesellschaft den Anschluss ausführen, aber die Enteignungsfrist war bereits seit 21. August 1885 abgelaufen; auf Antrag der Gesellschaft wurde die Frist durch Gesetz vom 14. April 1892 bis zum 21. August 1894 verlängert. Am 7. September 1892 gab der Generalrath der Rhône seine Zustimmung zu einem am 21. Oktober 1892 in Kraft getretenen Vertrage mit der Gesellschaft, auf Grund dessen letztere sich zur sofortigen Ausführung eines Anschlusses von la Demi Lune (Lokalbahn) nach Ecully la Demi Lune (Linie von allgemeinem Interesse) verpflichtete, während das Departement der Gesellschaft einen unverzinslichen, in Jahresbeträgen rückzahlbaren Vorschuss von 200 000 Frcs. darzuleihen versprach. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat einen diesen Vertrag genehmigenden Gesetzentwurf der Kammer vorgelegt.

Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in 1893.

Nach dem am 27. April d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht ist der Zugdienst bedeutend verbessert worden; die Züge sind zahlreicher und schneller geworden und zugleich dank der am 1. April 1892 in Kraft getretenen Tarifermässigung hat sich der Verkehr ausserordentlich gehoben. Im Jahre 1893 wurden 52 642 170 Personen (gegen 47 895 652 in 1892) befördert; noch bedeutender ist die Vermehrung bei dem als Eilgut aufgegebenen Vieh, dessen Stückzahl 955 393 (364 386) beträgt, weil sich die Ermässigung auf mehr als 23 % beläuft und der Eilguttarif sich dem Frachtguttarif nähert. Ebenso ist bei den Päckereien und den Postpacketen ein erheblicher Aufschwung zu verzeichnen. Diese Vermehrung der Eilbeförderung wird aber durch die Mindereinnahme aus dem Frachtgutverkehr fast ausgeglichen. Zwar zeigt die Menge dank einem gewissen Aufschwung des Seeverkehrs von Marseille noch eine Vermehrung, nämlich 20 101 696 t (gegen 19 555 156 in 1892), aber die Tonne hat durchschnittlich nur 191,2 statt 193,2 km zurückgelegt und nur 5,20 statt 5,37 Cts. eingebracht; daher steht der Vermehrung der Menge von 2,80 % ein Einnahmerückgang von 1,4 % gegenüber. Aber wenn auch die Gesammteinnahmen noch höher sind als im Vorjahre, so haben doch die Verbesserungen die Betriebsausgaben derartig angeschwellt, dass der Ueberschuss zurückgegangen ist.

Bei einer Betriebslänge von 8 403 km (gegen 8 344 km in 1892) betragen die Gesammteinnahmen 361 536 338 (357 725 090) Francs oder 43 025 (42 872) Frcs. für 1 km, die Betriebsausgaben 184 475 635 (173 381 556) Frcs. oder 21 954 (20 779) Frcs. für 1 km bezw. 51,03 (48,47) % der Einnahme und der Ueberschuss 177 060 703 (184 343 534) Frcs. oder über 7 Millionen weniger als 1892. Dank dem Kunststück Freycinet's, die Fehlbeträge der Neubaulinien von der Baurechnung tragen zu lassen, wodurch die Kosten für diese sogenannten Wahllinien der Zukunft aufgebürdet wurden, wurde die Baurechnung derart angeschwellt, dass Abhilfe nothwendig war. Auf Grund des Vertrages vom 17. Oktober 1892 sind daher die Fehlbeträge der Neubaulinien von der Betriebsrechnung zu tragen; dadurch ist aber die Zinsengewähr, die 1890 nur mit 813 000 Frcs., 1891 nur mit 2 485 000 Frcs., 1892 mit 18 Millionen in Anspruch genommen wurde, im Jahre 1893 auf 29 809 209 Frcs. angeschwellt worden.

Orléansbahn in 1893.

Ende 1893 waren an Anlagekapital aufgebracht 2 109 485 760,58 Frcs., davon waren verausgabt für die alten Linien 1 340 335 644,52 Frcs., für die vom Staate überlassenen und für die Neubaulinien 464 552 303,79 Frcs. und für Betriebsmittel 246 418 242,61 Frcs. Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1893 für das Stammnetz (ohne die Neubaulinien) aus dem Personenverkehr auf 52 192 864,14 Frcs., für Gepäck und Hunde auf 1 994 900,92 Frcs., für Eilgut einschliesslich Fahrzeuge und Pferde auf 16 041 805,84 Frcs., für Frachtgut auf 100 967 763,12 Francs und aus verschiedenen Quellen auf 660 726,60 Frcs., im ganzen also auf 171 858 060,62 Frcs. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 8 683 490,32 Frcs., für den Betriebsdienst 26 356 568,27 Frcs., für die Zugförderung und Unterhaltung der Betriebsmittel 31 908 679,19 Frcs., für die Bahnunterhaltung und Bewachung 19 174 159,78 Frcs. und für andere Zwecke 22 892,41 Frcs., zusammen also 86 145 789,97 Frcs.; es verbleibt demnach ein Betriebsüberschuss von 85 712 270,65 Francs. Die neuen Linien hatten ausserdem eine Einnahme

von 8 361 178,04 Frcs., eine Ausgabe von 7 164 457,30 Frcs. und einen Betriebsüberschuss von 1 196 720,74 Frcs.

Gewährleistet sind der Gesellschaft für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen 67 552 155,41 Frcs., für die Verzinsung und Tilgung der Antheilscheine 9 639 530 Frcs. und an Gewinn der Antheilscheine 24 600 000 Frcs., zusammen also 101 791 685,41 Frcs.; davon werden gedeckt 85 712 270,65 Frcs. durch den Ueberschuss des Stammnetzes und 3 521 564,37 Frcs. durch das vom Staate für die ausgetauschten Linien zu zahlende Guthaben, sowie durch den Ueberschuss der neuen Linien, im ganzen also 89 233 835,02 Frcs., während die Zinsengewähr des Staates mit 12 557 850,39 Frcs. (520 064,96 Frcs. weniger als 1892) in Anspruch genommen wird, obwohl 220 km neuer Linien mit einem Fehlbetrag von 1 300 000 Frcs. auf die Betriebsrechnung übertragen wurden. Für die Antheilhaber standen zur Verfügung die aus der Zinsengewähr sich ergebenden 34 239 530 Frcs. (nämlich 9 639 530 + 24 600 000) und 1 500 000 Frcs. Reinertrag des Privat-Grundbesitzes, im ganzen also 35 739 530 Frcs.; davon wurden 1 736 000 Frcs. zur Tilgung der Antheilscheine und 34 003 530 Frcs. zur Gewinnvertheilung verwendet. Der Gewinn der Antheilscheine beträgt 58,50 Frcs., derjenige der Genussscheine 43,50 Frcs.

Aus Afrika.

Algerien.

Im Gemeinderath von Algier steht gegenwärtig ein Antrag auf Herstellung einer elektrischen Bahn zwischen dem Saulièreplateau und dem Hospital des Dey zur Verhandlung.

Die Gesellschaft der Strassenbahn von la Fontaine Chaude nach Biskra beabsichtigt, den Nachtdienst auf ihrer Linie einzuführen.

Tunesien.

Beim Gemeinderath von Tunis sind zwei Anträge auf Ertheilung der Konzession für elektrische Bahnen, von denen die eine nach dem Hafen, die andere nach Ariana führen soll, eingegangen.

Der neuerdings der Kammer vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Verträge mit der Bona-Gelmagesellschaft (vergl. Nr. 26 S. 244 d. Ztg.), ist abgesehen von unwesentlichen Aenderungen sowohl im Text, als auch in der Begründung derselbe, wie ihn s. Zt. der Minister Viette der Kammer vorlegte (vergl. Nr. 67 S. 644 Jahrg. 1893 d. Ztg.). Damals schien eine schwache Mehrheit in der Kammer dem Entwurf geneigt zu sein; die Berathung wurde aber wegen des bevorstehenden Schlusses der Tagung abgebrochen. Unter den jetzigen 33 Mitgliedern des Eisenbahnausschusses ist die Mehrheit für den Entwurf; als er aber zum ersten Male im Ausschuss am 14. März d. J. zur Berathung stand, waren nur 18 Mitglieder, unter ihnen namentlich Gegner des Entwurfs, anwesend, so dass der Abgeordnete Corundet, der s. Zt. dagegen gesprochen hatte, mit 9 gegen 8 Stimmen bei einer Stimmenthaltung zum vorläufigen Berichterstatter gewählt wurde.

Senegalgebiet.

Ein in der Zeitschrift „La voie ferrée" mitgetheilter Brief des Kommandanten Hugny aus Segu, vom 20. Dezember 1893, schildert das Verkehrswesen des oberen Senegalgebietes folgendermaassen: Seit 1. November d. J. (1893) ist der Zugdienst sehr gut eingerichtet worden, nämlich zwei Züge täglich zwischen Kayes und Medine (12 km) und einer täglich von Kayes nach Bafulabe (126 km). Der Tarif beträgt 5 Cts. für 1 km; der Zug nach Medine bringt Geld ein. Die Afrikanischen „Damen" in ihrem schönsten Putz benutzen ihn lediglich zum Vergnügen. Von Bafulabe fährt eine Decauvillebahn von 60 cm Spurweite auf der anderen Seite des Bakoy täglich bis Kilometer 38 und findet von dort bis Diuteba (5 km) ihre Fortsetzung in einer Decauvillebahn von 50 cm Spurweite, die Menschen oder Maulesel zur Zugförderung benutzt. Von Diuteba bis Badumbe (38 km) werden die Waaren auf Kähnen zu Wasser (Senegal) befördert. In Badumbe werden alsdann die Züge aus Lefèvrewagen endgültig für die verschiedenen Stationen gebildet. Die Wagen indessen, welche über Bammako nach Segu und Timbuktu bestimmt sind, werden in Tubimanko entladen und die Waaren werden zu Wasser den Niger abwärts befördert.

Urtheile.

v. O. **Abstellung der für eine Eisenbahnanlage unmittelbar aus der natürlichen Beschaffenheit oder auch erst aus dem Ausschachten etc. eines Nachbargrundstücks erwachsenden Gefahr.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die angefochtene Regierungs-Präsidialverfügung fordert von der Klägerin, zu dulden, dass ein Dritter durch Fortschaffung der die angrenzende Eisenbahn gefährdenden Steine den natürlichen Zustand ihres Grundstücks ändere. Dass Klägerin als Grundstückseigenthümerin hierzu kraft des bestehenden Rechts verpflichtet sei, ist von den Polizeibehörden nicht angenommen, jedenfalls nicht behauptet und von dem Ministerialkommissar verneint. Mangels einer aus dem Eigenthume oder einem Spezialgesetze entspringenden Pflicht der Klägerin, zur Abwendung der nicht durch ihre Handlungen oder Unterlassungen, sondern erst durch die spätere Anlage der Eisenbahn herbeigeführten Gefahr irgend etwas zu thun oder zu gestatten, kann das Eingreifen der Polizei und die hierdurch der Klägerin auferlegte Beschränkung in der freien Disposition über ihr Eigenthum nur aus dem sogen. Staatsnothrechte gerechtfertigt werden. Und diesbezüglich ist die Polizei stets für befugt erachtet, dem Eigenthümer eines Grundstücks, auch wenn er der polizeilich nicht zu duldenden Gefahr seinerseits vorzubeugen gesetzlich nicht verpflichtet ist, hierauf abzielende Handlungen oder Unterlassungen dennoch ausnahmsweise durch Zwangsanordnungen aufzuerlegen; dies aber stets nur unter der Voraussetzung, dass die zu beseitigende Gefahr einmal unmittelbar bevorsteht, eine imminente ist und dass sie auf andere Weise als durch diesen polizeilichen Eingriff in das Privateigenthum nicht abgewendet werden kann. Dies anderweite Mittel kann jedoch unter Umständen schon darin bestehen, dass der Eigenthümer der gefährdeten Anlage behufs Beseitigung der Gefahr das Eigenthum oder doch eine beschränkte Disposition über das gefährdende Grundstück seinerseits erwirbt, sei es freihändig, sei es im Wege der Enteignung. Demgemäss würde vorliegend zu prüfen bleiben, ob die Gefährdung der Eisenbahn, welche unbestritten schon bei deren Errichtung genau in demselben Umfange, wie jetzt thatsächlich, wenn auch angeblich unerkannt bestanden hat, deren Bekanntwerden jedoch anscheinend die ungeänderte Fortsetzung des Betriebes bis zum November 1892 nicht gehindert hat, als eine imminente und akute zu erachten ist und ob dieselbe ferner durch andere Mittel (z. B. durch Einleitung von Ankaufsverhandlungen, die von der Eisenbahnverwaltung behauptet, von der Klägerin bestritten sind oder das Enteignungsverfahren oder durch Errichtung von Schutzwehren oder durch spezielle Ueberwachung der Strecke unmittelbar vor jedem verkehrenden Zuge) nicht hätte beseitigt oder doch unschädlich gemacht werden können. Die Prüfung dieser Thatfragen wird jedoch entbehrlich, da die angefochtene Polizeiverordnung aus einem anderen Grunde, nämlich wegen Unzuständigkeit der verfügenden Behörde nicht haltbar erscheint. Denn der Schutz der Eisenbahnen gegen die von Nachbargrundstücken ausgehende Gefährdung kann als eine Aufgabe der Landespolizei nicht angesehen werden und der Regierungspräsident erscheint daher zum Erlasse der angegriffenen Verfügung als einer landespolizeilichen nicht zuständig. Und dass er in Ausübung seiner Aufsichtsbefugnisse an Stelle und in Vertretung der Ortspolizei gehandelt habe, dass der örtlich zuständige Amtsvorsteher irgend wie an der rechtzeitigen Sicherung der polizeilich zu schützenden Interessen verhindert gewesen wäre, ist nicht einmal angedeutet, auch aus den vorgelegten Verhandlungen anderweit nicht erkennbar. — Die angefochtene Anordnung war daher wegen Unzuständigkeit der betreffenden Behörde dem Klageantrage gemäss ausser Kraft zu setzen." (Erk. des I. Senats des Ober-Verwalt.-Gerichts vom 7. Januar 1893; Entscheid. Bd. XXIV S. 395.)

Bücherschau.

Die Vorschriften, betreffend den Transport von Thieren und die Tarife bei diesen Transporten, sowie den Fleischtransport auf den Oesterreichischen Eisenbahnen. Von Dr. Max Freiherr von Buschman, K. K. Regierungsrath und Oberinspektor der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen. 4 Bogen. Oktav. Geh. 60 kr. = 1,20 *M.*

Bei der Bearbeitung dieses in Hartleben's Verlag erschienenen Werkes hat der Verfasser das auch seinen früheren Arbeiten zu Grunde gelegte System beobachtet, dass jede Gruppe von Verfügungen, welche einen besondern Theil des Eisenbahnverkehrs betreffen, organisch zusammengestellt sind. Die Anzahl der den Viehtransport in Oesterreich regelnden Bestimmungen ist nicht unbedeutend, deren Kenntniss und praktische Anwendbarkeit wird aber dadurch erschwert, dass dieselben in verschiedenen Erlässen, Verordnungen, gerichtlichen Entscheidungen usw. verstreut sind. Von allen diesen Bestimmungen waren bisher nur die im Betriebsreglement enthaltenen leicht zugänglich, welche aber begreiflich nur den allergeringsten Theil derselben bilden. Die vorliegende Broschüre behandelt nun in 3 Abschnitten die Vorschriften, betreffend A. den Transport von Thieren, B. die Viehtarife, C. den Fleischtransport; den Schluss bildet ein chronologisches Verzeichniss der in dem Werk enthaltenen, bezw. citirten Gesetze, Verordnungen usw. Von dieser für den Praktiker überaus schätzenswerthen Zusammenstellung bemerkt der Verfasser mit Recht, sie „könnte möglicherweise geeignet sein, das Substrat für eine einheitliche Regelung der einschlägigen Verhältnisse zu bilden". Es wäre erwünscht, wenn solche Sonderausgaben oder Monographien über die einzelnen Zweige des Eisenbahnwesens bearbeitet würden, wozu der Verfasser besonders befähigt und nach seiner Stellung berufen erscheint.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königl. Eisenbahndirektion Berlin sind die an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegenen Stationen Schermeisel, Tempel und Kurzig nur mit Seitenrampen versehen und ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, ausgeschlossen.

Berlin, den 28. Mai 1894. (1306)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Freigabe der Anschlussstelle Chroschnitz für den öffentlichen Stückgutverkehr. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Bentschen und Neutomischel gelegene Anschlussstelle Chroschnitz für den öffentlichen Stückgutverkehr freigegeben. Der Frachtberechnung werden bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die bei Anstoss von 8 km an Bentschen bezw. von 10 km an Neutomischel sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Für Wagenladungsgüter kann die Anschlussstelle wie bisher nur von dem Anschlussinhaber oder mit dessen Genehmigung benutzt werden.

Berlin, im Mai 1894. (1307MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II und III. Heft 1, 2 und 3. Vom 15. Juni d J. ab sind in den Waarenverzeichnissen des Ausnahmetarifs Nr. 20 I für Felle und Häute die Worte: „in verschnürten Ballen oder verpackt" zu streichen. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten von diesem Tage ab für Felle und Häute, rohe gesalzene oder getrocknete (ausschliesslich Pelzwerk und Rauchwaaren) verpackt oder lose verladen.

Breslau, den 27. Mai 1894. (1308)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Juni d. J. wird die Station Nepolokoutz der Oesterreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen und ist in diesem Tarif auf Seite 10 (hinter Station Nadbrzezie) mit dem Theilfrachtsatz von 65 kr. einzuschalten.

Breslau, den 30. Mai 1894. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Am 1. Juni d. J. tritt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von frischem Obst unverpackt, zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Schweizerischen Eisenbahnen andererseits in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, am 29. Mai 1894. (1310)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1 Juni 1894 kommt der Nachtrag II zur Einführung.

Näheren Aufschluss, insbesondere über die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 (für Düngemittel) ertheilen die Stationen.

München, den 24. Mai 1894. (1311)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juni 1894 wird die Station Eilenstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Vieh- etc. Verkehr Bromberg-Westliche Staatseisenbahnen einbezogen.

Gleichzeitig treten innerhalb des genannten Verkehrs direkte Frachtsätze zwischen der diesseitigen Station Miswalde einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits in Kraft.

Die neuen Frachtsätze sind durch die betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 24. Mai 1894. (1312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Südwestdeutscher Verkehr. Vom 1. Juni d. J. ab treten im Verkehr mit den diesseitigen Stationen Hahn-Wehen und Langenschwalbach ermässigte Schnittfrachtsätze für die Deutschen Strecken in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1894. (1313)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Zu Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894 gelangt am 1. Juni l. J. Nachtrag I zur Einführung.

München, den 23. Mai 1894. (1314)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Nassau-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 ab kommt der Nachtrag II zur Einführung.

München, den 22. Mai 1894. (1315)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Hessisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 ab kommt der Nachtrag II zur Einführung.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 22. Mai 1894. (1316)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Deutsch-Italienischer Verband. Vom 1. Juni ab bis zur Einführung neuer Ausnahmesätze wird auf direkt zum Sp.-T. II abgefertigte Sendungen von Wasserglas nach Italien für die Deutschen Strecken der Unterschied zwischen den Frachtsätzen (Antheilen) des Sp.-T. II und denen des Sp.-T. III im Revisionswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe erstattet.

Strassburg, den 24. Mai 1894. (1317)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard, Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

An Stelle der im Ausnahmetarif 19 des Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze für Eisen- und Stahl- etc. Sendungen im Verkehre zwischen Salzburg einerseits und Bremen, Bremerhaven, Geestemünd Harburg, Hamburg, Lübeck, Brake u Nordenham andererseits treten vo 1. Juni d. J. ab die entsprechenden Sät des Ausnahmetarifs 3 des Deutsch-Wes österreichisch-Ungarischen Seehafe verbandes.

Hannover, den 28. Mai 1894. (131
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkeh Tarifheft 1 und 2 betr. Mit Gü tigkeit vom 1. Juni wird der Au nahmetarif für Bier bei Aufgab in Wagenladungen von a) 5 000 bezv b) 10 000 kg (Tarifheft 1 A. T. Nr. 2 Tarifheft 2 A. T. 23 B) durch Einführun der nachstehenden Frachtsätze ergänz

Von und nach	Nürnberg (Centralbhf.)		Nürnber (Ostbhf.)	
	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 k in Mark			
Görlitz (Sächs. u. Preuss. Stb.)	3,38	3,08	3,35	3,06
Reichenberg .	3,37	3,08	3,34	3,06
Zittau (Sächs. u. Preuss. Stb.)	3,16	2,89	3,13	2,87

Dresden, den 29. Mai 1894. (131
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Die auf den Preussischen Staatsbahne zur Einführung gelangten Ausnahm tarife für rohe Kalisalze etc. und Kal etc. zum Düngen finden vom 1. Juni d. ab auch für unseren Binnenverkehr A wendung.

Danzig, den 30. Mai 1894. (1320
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Getreideverkehr von Russland. Uebe Mlawa-Illowo. Mit Gültigkeit von heut tritt zu dem am 1./13. August 1893 ei geführten Ausnahme-Exporttarif fü den vorbezeichneten Verkehr der Nach trag 2 in Kraft. Exemplare desselbe sind bei den betheiligten Deutsche Güter-Abfertigungsstellen, sowie bei de unterzeichneten Verwaltung zum Stück preise von 0,10 ℳ zu haben.

Danzig, den 30. Mai 1894. (1321
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Direkter Viehverkehr zwischen Olde burgischen Stationen und Statio Niederschönweide-Johannisthal. A 1. Juni 1894 treten im Verkehr zwische Stationen der Oldenburgischen Staat eisenbahnen einerseits und Niederschö weide-Johannisthal, Station des Eise bahn-Direktionsbezirks Berlin, anderseit direkte Frachtsätze für Pferde und sonst ges Vieh in Wagenladungen in Kraft. Nä here Auskunft ertheilen die betheiligte Abfertigungsstellen, sowie das Auskunft büreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 30. Mai 1894. (1322MG
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Ver waltungen.

Frankfurt a/M. etc.-Bayerischer Güte tarif vom 1. Januar 1891. Mit Gültig keit vom 1. Juni 1894 ab kommt de Nachtrag II zur Einführung.

Näheren Aufschluss ertheilen die be theiligten Stationen.

München, den 26. Mai 1894. (1323
Namens der betheiligten Verwaltunge Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen. Am 1. Juni 1894 treten Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen in Kraft
a) von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln rechtsrh., Köln linksrh., Elberfeld und Hannover nach Stettin und Swinemünde,
b) von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Rostock Ll. und Lübeck,
c) von einzelnen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie von den Stationen Breslau Märk. Bhf., Breslau Freiburger Bhf. und Tegel des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin nach Stettin, Swinemünde, Rostock F. F., Rostock Ll., Lübeck, sowie nach den Hafenstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Altona und Hannover.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Mai 1894. (1324MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Verkehrsbeschränkung der Station Unterloquitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt. Vom 15. Juli 1894 ab findet auf der Station Unterloquitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht mehr statt

Erfurt, den 24. Mai 1894. (1325MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Zum **Ausnahmetarif** für die Beförderung von **Flachs und Hanf, gepresst und ungepresst usw. von Russland nach Belgien und Frankreich** vom 13. April 1893 tritt am 1. Juli d. J. der **Nachtrag I** in Kraft, mit der Maassgabe jedoch, dass die in demselben enthaltenen Frachterhöhungen erst mit dem 1. August dieses Jahres Wirksamkeit erlangen.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Köln, den 2. Juni 1894. (1326)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), namens der betheiligten Verwaltungen.

Frankfurt-Hessischer Wechselverkehr. Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. gelten die im Nachtrag V zum diesseitigen Lokal-Gütertarif für Wiesbaden Staatsbahnhof vorgesehenen Entfernungen auch für die Station Wiesbaden H. L. B.

Die bestehenden Entfernungen für die Stationsverbindungen Zollhaus - Frankfurt H. L. B. und Ostbhf. - Hanau Westbhf. und Höchst H. L. B. ermässigen sich vom gleichen Tage ab um 2 km.

Frankfurt a/M., den 30. Mai 1894. (1327)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Am 5. Juni d. J. kommt für die Beförderung von Thon des Spezialtarifs III bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen für den Verkehr zwischen Meissen und Saargemünd, Pfälz. Bahn, ein Ausnahmefrachtsatz von 1,53 *M.* für 100 kg zur Einführung.

Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen unter Beachtung gewisser bei den betheiligten Dienststellen zu erfahrenden Bestimmungen zu Grunde gelegt.

Dresden, am 29. Mai 1894. (1328)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Einbeziehung der Stationen Beregszász und Hidas-Németi in den Ausnahmetarif 2 für Borke und Rinden.) Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1894 werden die Stationen Beregszász und Hidas-Németi in den Ausnahmetarif Nr. 2 des vom 1. Dezember 1893 gültigen Tarifes Theil II, Heft 4 des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes mit direkten Frachtsätzen für die unter c und d angeführten Artikel (Borke, Lohe, Rinden) unter Aufrechthaltung der dort näher angeführten Bedingungen einbezogen.

Auf Seite 40 des obenerwähnten Tarifes sind die genannten Stationen mit folgenden Schnittfrachtsätzen nachzutragen:

	Schnitt I c u. d	Schnitt II c u. d
	für 100 kg in Mark	
Beregszász	1,51	1,48
Hidas-Németi	1.28	1,19

In dem vom 1. April 1894 gültigen Anhang zu dem vorbezeichneten Tarifhefte sind auf Seite 10, resp. 16 im Ausnahmetarif 2 unter c und d nachstehende Kursdifferenzen nachzutragen:

	Schnitt I c u. d	Schnitt II c u. d
	für 100 kg in Mark	
Beregszász	0,04	0,03
Hidas-Németi	0,03	0,02

Wien, am 28. Mai 1894. (1329)
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn als betriebführende Verwaltung der K. K. priv. Ostrau - Friedlander Eisenbahn. Zu den ab 1. Januar 1893 gültigen Gebührentarifen (Theil II) der K. K. priv. Ostrau - Friedlander Eisenbahn gelangt Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält:
I. Ergänzung der Stationstarife für Personen, Reisegepäck und Hunde,
II. Ergänzung des Verzeichnisses der Arbeiter - Tour- und Retourkarten,
III. Ergänzung des Verzeichnisses derjenigen Artikel, für welche im Lokalverkehre der K. K. priv. Ostrau-Friedlander Eisenbahn besondere Ausnahmetarife bestehen.
IV. Ergänzung des Ausnahmetarifes III und
V. Aufnahme eines neuen Ausnahmetarifes für gebrauchte Emballagen.

Exemplare dieses Nachtrages, welcher bezüglich der Positionen I und II vom Tage der Eröffnung der Haltestelle Przno und bezüglich der Positionen III bis V vom 15. Juni 1894 gültig ist, können zum Preise von 5 kr. Oe. W. pro Stück bei den Direktionen der K. K. priv Ostrau-Friedlander Eisenbahn und der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bezogen werden.

Wien, am 29. Mai 1894. (1330)

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Stargard - Cüstriner Personen- und Gepäckverkehr. Vom 15. Juni d. J. ab erfolgt für den Verkehr zwischen der Station Frankfurt a. O. des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin einerseits und der diesseitigen Haltestelle Wilkersdorf - Zorndorf andererseits direkte Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 30. Mai 1894. (1331)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Die am 1. Juli 1894 fällig werdenden Zinsscheine der 4½% Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft von 1874 (I. Emission) werden
vom 24. Juni d. J. ab bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse in Magdeburg und
vom 1. Juli 1894 ab bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst
eingelöst.

Magdeburg, den 27. Mai 1894. (1332)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Generalversammlungen.

K. K. priv. Böhm. Westbahn. In der heutigen 34. ord. Generalversammlung wurden
1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1893 genehmigt;
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse per 491 041,10 fl. a) 360 000 fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Julikupon der im Umlaufe befindlichen 58 523 Aktien mit 11 fl. Oe. W. und der 1 472 Genussscheine mit 6 fl. Oe. W. ohne Abzug einzulösen, b) 75 000 fl. an den Spezialfonds, c) 25 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden, d) den Rest per 31 041,10 fl. auf die Rechnung des Jahres 1894 vorzutragen;
3. die vorjährigen Revisoren, Herren Carl Auspitz, Dr. Adolf Ehrenfeld und Julius Kunewalder, sowie die Ersatzmänner, Herren Dr. Johann Natterer, Ferdinand Frankl und Dr. Adolf Löwe per acclamationem wiedergewählt;
4. endlich in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren Albert Freiherr v. Rothschild, Dr. Hubert Klein Freiherr v. Wiesenberg und Carl Ritter v. Hornbostel wiedergewählt.

Wien, 29. Mai 1894. (1333)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

5. Verdingungen.

Main - Neckar - Eisenbahn. Die Lieferung von 10 Personenwagen III. Klasse soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden.

Die Achsen und Räder zu den Wagen werden von uns geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und den möglichst kurz zu bemessenden Liefertermin, sind bis zum

19. Juni 1894, Vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen“ versehen, an uns einzusenden, woselbst um die genannte Zeit die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber erfolgen wird.

Zeichnungen und Bedingungen, welche vollständig übereinstimmen mit den durch unsere Bekanntmachung vom 9. Juli 1890 bezw. vom 7. März 1892 ausgeschriebenen gleichartigen Wagen, sind gegen portofreie Einsendung von 10 ℳ von unserem Sekretariat zu beziehen.

Darmstadt, den 28. Mai 1894. (1334)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Ausschreibung auf Lieferung von Weichenmaterialien. Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 110 einfachen, 28 doppelten Herzstücken und 8 Stück Spitzen zu Herzstücken aus Flussstahl. Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens zum Verdingungstermine Mittwoch, den 13. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr versiegelt und postfrei an das unterzeichnete Büreau hier, Brüderstrasse Nr. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 1 ℳ in Baar postpflichtig entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 29. Mai 1894. (1335)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Anlieferung von:

1. 2 Schnellzugslokomotiven } mit
2. 2 Güterzugslokomotiven } Tender

soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden.

Das für den Bau der Maschinen maassgebende allgemeine Programm nebst Zeichnung ist gegen Einsendung einer Gebühr von je 5 ℳ für beide Lokomotivgattungen diesseits zu beziehen. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotiven“ versehen bis spätestens 19. Juni 1894, Vormittags 10 Uhr an uns einzusenden.

Die Angebote sollen enthalten:

1. den Preis pro Maschine mit Tender frei Station Darmstadt, betriebsfähig montirt und vollständig ausgerüstet.
2. Angabe der kürzesten Lieferzeit.
3. Zeichnung der Tenderlokomotive im Maassstab 1 : 10.

Die Zeichnung muss ein klares Bild der ganzen Einrichtung sowie deren konstruktiven Einzelheiten geben.

Darmstadt, den 28. Mai 1894. (1336)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen die elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen für den Rangirbahnhof Brockau bei Breslau beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden von uns gegen postfreie Einsendung von 10 ℳ baar portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von elektrischen und mechanischen Anlagen für Bahnhof Brockau“ zu dem auf Sonnabend den 21. Juli 1894, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Eröffnungstermin an die unterzeichnete Direktion, Am Oberschlesischen Bahnhof 21/23 hierselbst, einzureichen.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Breslau, den 26. Mai 1894. (1337)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Main - Neckar - Eisenbahn. Die auf einigen Stationen der Main-Neckarbahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Schienen- und Hartgussherzstücken, Schweisseisen, Gusseisen, Laschen, Roststäben, Drehspänen, Eisenblechabfällen, Feuerbüchsen von Kupfer, Wagen-Trieb- und Tenderachsen, Signalglocken etc. sollen am 12. Juni, Vormittags 10 Uhr durch Anbietung vergeben werden.

Der Hauptmagazins - Verwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem angegebenen Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen sowie das Verzeichniss der zum Verkauf kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Angebote müssen bis zu genanntem Termin bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf alter Materialien betreffend“ eingereicht werden.

Darmstadt, den 29. Mai 1894. (1338)
Der Ober-Betriebsinspektor.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 43. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 6. Juni 1894.

Inhalt:

Das Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofe zu Köln.*)

Mit der am 25. Mai d. J. erfolgten Betriebsübergabe dieses letzten und bedeutendsten Baues der Kölner Stadtbahn ist nach 10 jähriger Bauthätigkeit ein Werk zum Abschluss gekommen, wie es mit Ausnahme der Berliner Stadtbahn in unserem Vaterlande noch nicht zur Ausführung gelangt ist. Die Spannung, mit der nicht nur die zunächst betheiligte Kölner Bevölkerung, sondern auch weitere Kreise den Bau seit Jahren verfolgten, war um so mehr berechtigt, als die Schwierigkeiten, die der Lösung der hier gestellten Aufgaben entgegenstanden, in technischer wie auch in ästhetischer Beziehung höchst beträchtlich waren. Mit um so aufrichtigerer Freude ist es zu begrüssen, dass jetzt, nach Fertigstellung sämmtlicher Bauten der Stadtbahn, das allgemeine Urtheil dahin geht, dass diese Schwierigkeiten durch das einmüthige Zusammenwirken begabter Architekten mit einsichtsvollen Technikern der Eisenbahnverwaltung, welche die Rücksichten der Benutzbarkeit und der nöthigen Sparsamkeit vertraten, gleichzeitig aber auch auf die künstlerischen Absichten der Architekten einzugehen verstanden, in der glücklichsten Weise gelöst worden sind, und die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung mit Stolz auf ein Werk blicken darf, welches seiner Bestimmung in vollendeter Weise entspricht.

Aus der interessanten Vorgeschichte, welche der Gedanke der vollständigen Umgestaltung der Kölner Bahnhofsanlagen durchlaufen hat, wollen wir hier, wo es sich um den Hauptbahnhof handelt, nur daran erinnern, dass die Nothwendigkeit für eine Erweiterung der Bahnhofsanlagen und Zusammenführung der verschiedenen in Köln und Deutz mündenden Bahnlinien Sorge zu tragen, sich schon in den siebziger Jahren geltend machte, dass aber die Verhandlungen zwischen den verschiedenen betheiligten Privatgesellschaften zu keinem Ergebniss führten. Erst der Uebergang dieser Eisenbahngesellschaften in den Besitz des Staates und die zu annähernd derselben Zeit sich vollziehende Niederlegung der Festungswerke und Schaffung einer Neustadt in Köln führten zu einem schnelleren Verlauf der Verhandlungen und dem Beschluss, die vollständige Hochlegung des Bahnkörpers in der Alt- und Neustadt zur Durchführung zu bringen und einen zur Aufnahme sämmtlicher Züge ausreichenden Bahnhof zu errichten.

*) Wir entnehmen nachstehenden Aufsatz im Auszug dem im Verlag von W. Ernst & Korn erscheinenden, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Centralblatt der Bauverwaltung“, nachdem die Redaktion desselben hierzu die erbetene Genehmigung ertheilt und die Verlagshandlung uns die Clichees der den Aufsatz veranschaulichenden Abbildungen überlassen hat. Die Redaktion.

In Bezug auf die Frage, an welcher Stelle der letztere anzulegen sei, gingen die Meinungen weit auseinander, da sich die Interessen Alt-Kölns und diejenigen der Neustadt schroff entgegenstanden. Während die Vertreter der ersteren die Beibehaltung der Stelle des bisherigen Rheinischen Bahnhofs am Dom anstrebten, gaben die anderen dem vorläufigen Entwurfe der Staatseisenbahnverwaltung den Vorzug, wonach die gänzliche Hinausschiebung in die Neustadt, etwa in die Nähe des jetzigen Westbahnhofes, in Aussicht genommen war. Bei dieser Sachlage wurde zunächst eine Reihe von Entwürfen ausgearbeitet und hierdurch festgestellt, dass die Beibehaltung der bisherigen Stelle sehr wohl angängig war. Nachdem auch die Vertretung der Stadt sich nach weitläufigen Auseinandersetzungen und einer Reihe von Kundgebungen aus dem Schoosse der Bürgerschaft für den Platz am Dom ausgesprochen hatte, wurde dem Umbau des Rheinischen Bahnhofes in einen Hauptbahnhof von seiten des Herrn Ministers die Zustimmung ertheilt und, nach Bewilligung der erforderlichen Mittel durch das Abgeordnetenhaus, am 20. April 1883 zur Verwirklichung geschritten.

Der Hauptbahnhof, wie er hiernach als Haupt- und Endglied der Stadtbahn zur Ausführung gelangt ist, zeigt im allgemeinen eine Anordnung, die neuerdings vielfach von seiten der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Anwendung gelangt ist, nachdem sie zuerst in Hildesheim und Düsseldorf durchgeführt worden war und sich dort als in jeder Beziehung zweckmässig erwiesen hatte. Hierbei ist vor allem an der Bedingung festgehalten, dass Kreuzungen der Strasse mit der Bahnanlage zu vermeiden und schienenfreie Zugänge zu allen von den Reisenden zu benutzenden Theilen der Bahnanlage unter möglichster Ausschliessung verlorener Steigung herzustellen sind. Die Festhaltung dieses Grundsatzes führt zur Hochlegung des Bahnkörpers, sowie zur Theilung der für das Publikum und den Betriebsdienst bestimmten Räume und Verlegung derselben in ein vor dem Bahnkörper befindliches, zur Aufnahme des Fahrkarten- und Gepäckdienstes bestimmtes sogenanntes Vordergebäude, und einen zweiten auf dem Bahnkörper gelegenen Wartesaalbau, von welchem aus die nach Bedarf anzulegenden Bahnsteige unmittelbar zugänglich zu machen sind. Diese allgemeine Anordnung ist in Köln streng durchgeführt.

Beginnen wir mit der Besprechung des Vordergebäudes, welches den Bahnhofsbau nach aussen hin zur Erscheinung zu bringen bestimmt ist, und bei dessen Plangestaltung es vor allem darauf ankam, die Schwierigkeiten, die die überaus nahe Lage am Dom mit sich brachten, zu bewältigen. Die Ansichten über die Formen, welche dem Werke zu geben seien, gingen weit auseinander; auch war es nicht leicht, von vornherein ein klares Bild über die Massenwirkung zweier so gewaltigen Bauten mit Sicherheit zu gewinnen. Es erschien deshalb angezeigt, nach Festlegung der allgemeinen Anordnung und Raumvertheilung sowohl für die ganze Bahnhofsanlage wie auch im besonderen für das Vorder- und Wartesaalgebäude durch die Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Ausschreibung eines Wettbewerbs für die weitere Ausgestaltung zu schreiten, aus welchem Prof. Frentzen in Aachen als Sieger hervorging. Der von ihm eingereichte Entwurf wies einen gothischen Bau auf, dessen Gesammtbild im wesentlichen mit dem jetzt zur Ausführung gelangten, in Renaissanceformen durchgeführten Bau übereinstimmt, im einzelnen jedoch auch, abgesehen von der Stilfassung, eine Reihe von Abweichungen aufweist. Die Verwendung von Renaissanceformen an Stelle der gothischen beruht auf einem Gutachten der Akademie des Bauwesens, welches die Ansicht zum Ausdruck brachte, dass neben den Massen des Domes ein Bau in gleichartigen Formen niemals zur Geltung kommen könne, im übrigen aber bei einem Bahnhofsbau die heutige Kunstanschauung zum Ausdruck kommen müsse. Unter Berücksichtigung dieser Fingerzeige wurde der endgültige Entwurf von Prof. Frentzen aufgestellt, auch wurde Frentzen zugleich mit der Ausarbeitung der Einzelzeichnungen für die gesammte Ausführung des Vordergebäudes beauftragt. Wie richtig der von der Akademie des Bauwesens vertretene Standpunkt war, beweist der nunmehr vollendete Bau. Es gibt wenig Bahnhofsbauten, denen die Zweckbestimmung mit solcher Sicherheit aufgeprägt wäre; dabei ist der Eindruck des Gebäudes ausserordentlich ruhig und vornehm und dieses selbst kommt neben den Massen des Domes vollständig zur Geltung. Für das Zusammenwirken des Empfangsgebäudes mit der dahinter liegenden Bahnsteighalle muss es als ein überaus glücklicher Griff des Architekten bezeichnet werden, dass er die Eingangshalle und damit den Zugang zur Bahnsteighalle durch einen mächtigen Halbkreisbogen von 17 m Spannweite ausgezeichnet hat, der als solcher voll zur Geltung kommt und in die Architektur eine Grösse des Maassstabes bringt, die bei den im übrigen in Anbetracht der Nähe des Domes etwas kleinlich gehaltenen Einzelformen leicht vermisst werden könnte. Aber ebenso glücklich für das Zusammenwirken von Halle und Gebäude hat sich die Anordnung eines Uhrthurmes an der südlichen, in der Verlängerung der Stirnseite der Halle liegenden Ecke herausgestellt. Durch die Einfügung dieses Bautheiles ist es dem Architekten gelungen, der Riesenmasse der Halle gegenüber ein Gegengewicht zu schaffen, zugleich aber dem Gebäude unter Berücksichtigung der für die Betrachtung desselben wichtigen Standpunkte in der Umgebung des Domes eine selbständige Bedeutung zu wahren. Dabei sind die Grössenverhältnisse des Thurmes so gewählt, dass er bei einer Höhe von 42 m von keinem Standpunkt aus gesehen einen Wettstreit mit dem Dom aufnimmt und eher dazu beiträgt, den letzteren noch gewaltiger erscheinen zu lassen, wie überhaupt die gesammte Bahnhofsanlage mit der Halle und ihrem Zusammenwirken mit den Domthürmen eine nicht zu unterschätzende Bereicherung des Stadtbildes abgibt und zumal vom anderen Ufer des Rheines aus gesehen von hohem Reize erscheint. Als Hauptschmuck trägt der Thurm auf seiner achteckigen Kuppelhaube die Preussische Königskrone, die echt vergoldet, weithin sichtbar ist. Durch Einfügung von vier grossen Zifferblättern in das obere, mit einer Galerie umzogene Thurmgeschoss ist demselben auch praktische Benutzbarkeit verliehen worden. In wirkungsvollem Gegensatz zu diesem reicher durchgebildeten und mit Ecksäulchen, Giebelaufsätzen und strebebogenartigen Verzierungen ausgestatteten Aufbau steht der untere Theil des Thurmes, der bis zum Dachansatz der übrigen Bautheile mit der Architektur des Südflügels zusammen verarbeitet ist.

Bei der an den Thurm sich anschliessenden Hauptfront des Gebäudes kommt die Bestimmung, der die einzelnen Theile zu dienen haben, klar zum Ausdruck; der Architekt wurde hierbei durch die Möglichkeit unterstützt, einzelne Bautheile bis zu 8 m vor die Bauflucht vorspringen zu lassen. Hinter den 5 m vortretenden Eingangs- und Ausgangshallen liegt die Gepäckhalle mit einem kräftig ausladenden 60 m langen Vordach mit Wellblecheindeckung. Die Achstheilung dieses Gebäudetheiles entspricht derjenigen der Bahnsteighalle, ist also mit 8,5 m eine höchst beträchtliche und kommt um so mehr zur Geltung, als jede Achse nur ein 3,25 m weites Thor mit flachen Korbbogen, darüber eine dreitheilige Fenstergruppe erhalten hat. Die hiernach verbleibenden breiten Mauerflächen stehen in wirkungsvollem Gegensatz zu den grossen Fenstern und dem leichten Eisenwerk der dahinter liegenden Hallenwand, lassen aber auch die seitlich anschliessenden, die Ein- und Ausgangshalle enthaltenden bedeutend höher geführten und mit Wellblechkuppeln versehenen Bautheile um so entschiedener zur Geltung kommen. Wie schon oben bemerkt, hat der Architekt die Bedeutung dieser Bautheile durch mächtige, 17 m und 10 m weite Rundbogenöffnungen zum Ausdruck gebracht, deren Schub auch für das Auge für die verbleibenden Mauermassen und seitlich aufgesetzte achteckige Thurmaufbauten mit hochgezogenen Kuppelhauben und Fahnenstangen vollständig aufgehoben erscheint. In den Bogenöffnungen sind unterhalb der auch hier vorhandenen Vordächer die Eingangsthüren, oberhalb ein fein gezeichnetes, in Renaissanceformen durchgebildetes Maasswerksystem eingebaut, als dessen Hauptmotive zwei mit Säulchen verzierte Haupt-Theilungspfosten sowie ein die Umrisslinie begleitender Kranz von 17 runden Oeffnungen hervortreten. Ein sehr zierlicher

Steinaufbau zwischen den Pfosten ist zur Aufnahme der Uhr bestimmt. Das Mauerwerk über dem Bogen der Empfangshalle ist nach oben hin flachbogig abgeschlossen, trägt über dem Hauptgesims eine um den Thurm und den ganzen Bau herumgeführte Steingalerie und in der Mitte einen ungemein reizvoll durchgearbeiteten Giebelaufsatz mit dem Preussischen Adler als Mittelstück in durchbrochener Steinarbeit. In ähnlicher Weise, jedoch einfacher, ist die Architektur der Ausgangshalle gehalten, auch fehlen hier der inneren Einrichtung entsprechend die Seitenflügel mit ihren grossen Maasswerksfenstern und den seitlich angebrachten Portalen.

An die Eingangshalle und den Uhrthurm schliesst sich schliessende, frei an die linke Seitenhalle gesetzte Wand mit drei Oeffnungen bestimmt, den Uebergang zur grossen Halle zu vermitteln und den zur Benutzung für Allerhöchste Herrschaften bestimmten Bahnsteig abzugrenzen. Die gesammten äusseren Flächen des Gebäudes sind mit dem ausserordentlich harten Cudowaer Sandstein bekleidet, der das ganze Gebäude umziehende Sockel besteht aus Granit.

Durch den Umbau des Bahnhofes haben auch die Umgebungen desselben eine wesentliche Umgestaltung erfahren. Zur Gewinnung des 8000 qm grossen Vorplatzes vor der Hauptseite des Gebäudes war eine Anzahl von Häusern der Trankgasse zu beseitigen, infolge dessen die Nordseite des

Ansicht vom Dom aus.

Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofe in Köln.

ein Bautheil, der die Verbindung nach der Stirnseite der Bahnsteighalle hin herstellt und zur Aufnahme der Räume für Allerhöchste Herrschaften bestimmt ist. Die an dem Mittelportal angeordnete Rampenauffahrt, die darüber befindliche dreitheilige Fenstergruppe mit vorgelegten freistehenden Säulen und vortretendem Balkon, der zierliche dreieckige Erker mit Kupferdach am Thurm, sowie die Ausbildung der grossen Fenster mit Theilungspfosten und den verzierten Feldern in Korbbogenform lassen den Zweck und die Bedeutung dieses Gebäudes klar erkennen. Der Abschluss nach der Hallenseite hin wird durch einen rechteckigen Aufbau mit kuppelartigem Dachaufsatz gebildet; ausserdem ist eine an- Baues jetzt vollständig freiliegt; auch haben die nach der Rheinbrücke hin anschliessenden Viaduktmauern, sowie die Trankgassenüberführung eine sehr reiche architektonische Ausgestaltung erfahren, so dass die Umgebung des Domes ungemein gewonnen hat. Der Vorplatz selbst ist in seinen Hauptflächen gepflastert und durch Gartenanlagen und Inseln derart in Strassen und Einzelplätze zerlegt, dass eine günstige Regelung des Verkehrs zu erwarten ist. Vorgärten und grössere Anlagen mit Sträuchern und Buschwerk sind bestimmt, die zum Theil unschönen und für den Anblick nicht günstigen Abschlussmauern der Nachbargrundstücke zu verdecken.

(Schluss folgt.)

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1892.

(Schluss aus Nr. 41.)

Im Berichtsjahre wurden für die Beförderung von Personen (einschl. der Beförderung auf Rückfahrt-, Rundreise- und Abonnementskarten, sowie in bestellten Sonderzügen) vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 352 887 362 *M.* (gegen 354 426 438 *M.* im Vorjahre), 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 47 558 351 (46 710 095) *M.*, 3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 113 294 752 *), (111 901 067 *) *M.* und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 513 740 465 *) (513 037 600 *) *M.*

*) Die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen haben das Umrechnungsverhältniss ihrer Währung in Mark dahin abgeändert, dass 1 fl. Oe. W. = 1,70 *M.* gerechnet wird. Da in den früheren Jahrgängen der Statistik

Auf jedes Personenwagen-Achskilometer entfielen hierbei durchschnittlich:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 13,15 (13,57) ₰
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 14,58 (15,40) „
3. „ „ Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 10,47 (11,71) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 12,55 (13,69) „

Die Gesammteinnahme aus dem Personenverkehre (einschliesslich des Gepäckverkehrs, der Nebeneinnahmen usw.) betrug: 1. bei den Deutschen Bahnen 364 503 827 (365 712 755) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 8 784 (8 926) ℳ, 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 49 295 257 (48 112 910) ℳ bezw. 7 408 (7 456) ℳ, 3. bei den Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen 118 720 267 (117 173 116) ℳ bezw. 4 595 (4 642) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 532 519 351 (530 998 781) ℳ bezw. 7 198 (7 308) ℳ

Von den Preussischen Staatsbahnen wurden durchschnittlich für das Kilometer mittlerer Betriebslänge 9 448 (9 690) ℳ vereinnahmt, dieselben hielten sich mithin sowohl über der entsprechenden Durchschnittszahl der Deutschen Bahnen als auch über derjenigen der sämmtlichen Vereinsbahnen.

In dem Berichtsjahre wurden für jedes Personenkilometer durchschnittlich vereinnahmt:

Bahngruppe	in der I. Wagenklasse	II.	III.	IV.	von Militärs	überhaupt
	Pfennig					
bei den Deutschen Bahnen	7,82	4,99	2,97	1,98	1,52	3,01
	(7,90)	(5,05)	(3,01)	(1,98)	(1,52)	(3,05)
bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen .	6,26	4,93	2.96	2,17	1,96	3.58
	(6,66)	(5,14)	(3,07)	(2,39)	(1,97)	(3,73)
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen. .	5,63	3,75	2,07	1,87	1,36	2,43
	(6,00)	(3,89)	(2,21)	(1,97)	(1.39)	(2.57)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	6.79	4,63	2,67	1,98	1,51	2,90
	(7,07)	(4,75)	(2,75)	(1,98)	(1,52)	(2,98)

Die Einnahmen für Personenbeförderung überhaupt haben für das Kilometer mittlerer Betriebslänge betragen:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 8 504 (8 651) ℳ
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . 7 147 (7 239) „
3. „ „ Oesterreichisch - Ungarischen Bahnen . . . . 4 385 (4 433) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . 6 944 (7 060) „

1 fl. Oe. W. = 2 ℳ gerechnet ist, so sind zur Ermöglichung einer Vergleichung der bezüglichen Ergebnisse des Jahres 1892 mit denjenigen der Vorjahre alle summarischen Geldbeträge der Vorjahre nach dem neuen Umrechnungsverhältnisse berechnet worden, wodurch sich die Abweichungen gegen die bezüglichen summarischen Angaben in dem Jahrgange 1891 der Statistik erklären.

Im Berichtsjahre wurden aus den verschiedenen Beförderungen im Güter- usw. Verkehre vereinnahmt: 1. von den Deutschen Bahnen 908 798 149 (903 403 661) ℳ, d. i. für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge 21 587 (21 734) ℳ, 2. von den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 81 848 930 (83 650 932) ℳ bezw. 12 173 (12 822) ℳ, 3. von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 381 128 676 (388 619 273) ℳ bezw. 14 595 (15 265) ℳ und 4. von den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 371 775 755 (1 375 673 866) ℳ bezw. 18 306 (18 705) ℳ Von der Gesammteinnahme aus dem Güterverkehre der sämmtlichen Vereinsbahnen entfallen auf: Eilgüter 40 368 404 (38 501 391) ℳ, Frachtgüter (einschl. Militärgüter), und zwar a) Stückgüter 219 028 377 (221 432 937) ℳ und b) Wagenladungsgüter 1 009 382 717 (1 007 397 087) ℳ, frachtpflichtige Dienst- und Bau- (Regie-) Güter 32 476 161 (37 863 297) ℳ, lebende Thiere 39 583 871 (41 033 201) ℳ und Nebeneinnahmen (Frachtzuschläge, Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegeld, Konventionalstrafen usw.) 30 936 225 (29 445 953) ℳ

In dem gesammten (Eilgüter, Frachtgüter jeder Art, frachtpflichtige Dienst- und Bau- [Regie-] Güter und lebende Thiere umfassenden) Güterverkehre wurden vereinnahmt:

1. bei den Deutschen Bahnen . . . . 3,82 (3,81) ₰
2. „ „ Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen . . . . 3,74 (3,83) „
3. „ „ Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 3,85 (3,83) „
4. „ „ sämmtlichen Vereinsbahnen . . . . 3,82 (3,82) „

(Siehe die am Fusse dieser Seite stehende Tabelle.)

Nach den Längenverhältnissen sind — wie in den Vorjahren — die Einnahmen aus dem Personenverkehre bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen und die Einnahmen aus dem Güterverkehre bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen am höchsten gewesen.

Die höchsten Gesammteinnahmen aus allen Quellen hatten unter den Deutschen Bahnen die Königliche Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinische) mit 123 012 618 ℳ, unter den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen die Niederländischen Staatseisenbahnen mit 33 562 507 ℳ und unter den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen die Ungarischen Staatsbahnen mit 124 516 925 ℳ

Die Betriebsausgaben (welche die sämmtlichen bezüglichen, auf die allgemeine Verwaltung, die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, den Verkehrsdienst, sowie den Zugförderungs- und Werkstättendienst entfallenden Beträge umfassen) betrugen überhaupt: 1. bei den Deutschen Bahnen 798 328 521 (813 294 929) ℳ bezw. für jedes Kilometer Betriebslänge 18 915 (19 514) ℳ, 2. bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 91 773 182 (85 646 108) ℳ bezw. 13 647 (13 128) ℳ, 3. bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 269 758 514 (266 484 294) ℳ bezw. 10 325 (10 463) ℳ und 4. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 1 157 822 892 (1 163 381 377) ℳ bezw. 15 426 (15 791) ℳ

Hiernach haben sich die Betriebsausgaben im vorliegenden Berichtsjahre bei den sämmtlichen Vereinsbahnen um rund 5,56 Millionen Mark gegen das Vorjahr vermindert; bei den Deutschen Bahnen haben sich dieselben um rund 14,96 Millionen Mark vermindert, dagegen bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen um rund 6,13 Millionen Mark und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um 3,27 Millionen Mark erhöht.

Die Gesammteinnahme aus allen Quellen hat im Berichtsjahre betragen:

Laufende Nummer	Bahngruppe	Gesammteinnahme überhaupt ℳ	durchschnittlich für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge ℳ	für jedes Nutzkilometer ℳ	für jedes Achskilometer ₰	Von der Gesammtsumme entfallen auf die Einnahmen aus dem Personen- Verkehre (Hunderttheile)	aus dem Güter- usw. Verkehre (Hunderttheile)	aus sonstigen Quellen (Hunderttheile)
1	Deutsche Bahnen	1 306 961 511	30 967	3,71	9,95	27,9	69,5	2,6
		(1 301 813 158)	(31 236)	(3,66)	(9,86)	(28,1)	(69,4)	(2,5)
2	Luxemburgische, Niederländische und andere Vereinsbahnen	134 368 214	19 980	2,98	9,68	36,7	60,9	2.4
		(134 504 462)	(20 617)	(3,17)	(10,12)	(35,8)	(62,2)	(2,0)
3	Oesterreichisch-Ungarische Bahnen . .	506 009 706	19 367	3,64	8,82	23,5	75,3	1,2
		(511 628 972)	(20 087)	(4,02)	(9,15)	(22,9)	(76,0)	(1,1)
4	sämmtliche Vereinsbahnen	1 945 302 106	25 919	3,62	9,60	27,4	70,5	2,1
		(1 945 902 638)	(26 413)	(3,69)	(9,71)	(27,3)	(70,7)	(2,0)

Im Berichtsjahre betrugen die Betriebsausgaben in Hunderttheilen der Betriebseinnahmen bei den Deutschen Bahnen 61,1 (62,4), bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 68,3 (63,7), bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 53,3 (52,1) und bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 59,5 (59,8). Von den Betriebsausgaben entfallen bei den Deutschen Bahnen auf a) die allgemeine Verwaltung 9,6 (9,1) %, b) die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 24,5 (24,7) %, c) den Verkehrsdienst 38,0 (37,0) % und d) den Zugförderungs- und Werkstättendienst 27,9 (29,2) %, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen zu a) 9,4 (8,7) %, b) 26,9 (27,1) %, c) 33,1 (32,0) %, d) 30,6 (32,2) % und bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen zu a) 9,1 (9,0) %, b) 25,9 (26,3) %, c) 36,4 (35,8) %, d) 28,6 (29,8) %.

Der Betriebsüberschuss, d. i. die Summe aller Einnahmen nach Abzug aller Ausgaben, hat betragen:

Bahngruppe	Betriebsüberschuss überhaupt	für jedes Kilometer Betriebslänge	in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals
	Mark	Mark	
bei den Deutschen Bahnen	508 632 990 (488 518 229)	12 052 (11 722)	4,665 (4,57)
bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	42 595 032 (48 858 354)	6 334 (7 489)	3,396 (4,30)
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	236 251 192 (245 144 678)	9 042 (9 624)	4,99 (5,06)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	787 479 214 (782 450 178)	10 492 (10 622)	4,68 (4,69)

Der höchste Betriebsüberschuss ist für das Kilometer Betriebslänge bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 63 640 ℳ ermittelt. Bei 2 Bahnen wurden die Einnahmen von den Ausgaben überschritten, und zwar von der Preussischen Militärbahn mit 1 459 ℳ für das Kilometer Betriebslänge und bei der Eisenbahn Radkersburg-Luttenberg mit 172 ℳ für das Kilometer Betriebslänge. Der Minderüberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals stellte sich bei der Preussischen Militärbahn auf 1,77. Bei den Preussischen Staatsbahnen betrug der Ueberschuss in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 5,36 gegen 5,07 im Vorjahre.

Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben (letztere ausschliesslich der Zuschüsse aus besonderen Kassen) betrug bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 797 310 597 (793 290 801) ℳ, welchem noch hinzutreten: Uebertrag aus früheren Jahren 18 084 336 (18 017 194) ℳ, Zuschüsse, gewährleistete Zinsen und andere Vorschüsse, Zuschüsse von Seiten der Staatskassen usw. 40 118 647 (38 192 478) ℳ, Erträgnisse aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken, gewerblichen Unternehmungen, Dampfschiffverbindungen usw. 31 019 055 (27 774 045) ℳ und Zinseneinnahmen, sofern solche die Zinsenausgaben übersteigen, 4 562 087 (4 845 377) ℳ. Die zu verwendende Summe betrug mithin 891 094 722 (882 119 895) ℳ.

Am Schlusse des Betriebsjahres 1892 betrug: a) die Höhe der Reservebestände bei den Deutschen Bahnen 5 713 963 (5 943 533) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 10 305 370 (9 605 830) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 35 586 724 (46 641 374) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 54 606 057 (62 190 737) ℳ und b) die Höhe der Erneuerungsbestände bei den Deutschen Bahnen 26 900 611 (25 776 434) ℳ, bei den Luxemburgischen, Niederländischen und anderen Vereinsbahnen 11 217 282 (10 700 562) ℳ, bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen 20 460 885 (20 953 897) ℳ bezw. bei den sämmtlichen Vereinsbahnen 58 578 778 (57 430 893) ℳ.

Bei den sämmtlichen Vereinsbahnen sind innerhalb des Berichtsjahres an Unfällen zur Aufschreibung gelangt: 1 077 (1 199) Entgleisungen, 583 (653) Zusammenstösse und 4006 (4 094) sonstige Unfälle, zusammen 5 666 (5 946) Unfälle, davon auf freier Bahn 1 552 (1 526) und auf den Bahnhöfen und Haltestellen 4 114 (4 420).

Im Berichtsjahre sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen Personen im ganzen (ausschliesslich der Selbstmörder) a) unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse getödtet 48 (56), verletzt 632 (503), b) infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit getödtet 983 (1 044), verletzt 2 758 (2 954), zusammen getödtet 1 031 (1 100), verletzt 3 390 (3 457). Auf die Bahnbediensteten entfielen von den Tödtungen überhaupt 55 % und von den Verletzungen 79 %, hierunter von den durch eigene Schuld oder Unvorsichtigkeit verursachten Tödtungen und Verletzungen 94 bezw. 86 %. Ferner sind bei den sämmtlichen Vereinsbahnen, und zwar bei Nebenbeschäftigungen und Selbstmordversuchen 277 (264) Personen getödtet und 744 (791) Personen verletzt.

Der fahrbare Zustand der Bahn war im Laufe des Berichtsjahres unterbrochen bei den sämmtlichen Vereinsbahnen durch 58 (73) Erd- und Felsrutschungen, 200 (276) Schneeverwehungen, 51 (90) Ueberfluthungen, 6 (8) Wegversperrungen infolge Sturmes, 13 (23) sonstige Naturereignisse und 7 (16) Mal durch Schadhaftwerden des Oberbaues. Bei den Ungarischen Staatsbahnen wurde infolge von Verkehrsstockungen der Betrieb 25 Mal unterbrochen.

Im Berichtsjahre gelangten in dem Gebiete der sämmtlichen Vereinsbahnen zur Aufzeichnung: 1. Achsbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 67 (55) und bei eigenen Wagen (auf eigenen und fremden Strecken) 73 (112), 2. Reifenbrüche bei eigenen Lokomotiven und Tendern 350 (490) und bei eigenen Wagen 2 565 (2 968), 3. Schienenbrüche und zwar: a) bei eisernen Schienen 338 (734), b) bei Stahlschienen 11 330 (9 657), c) bei Stahlkopfschienen 391 (635) bezw. zusammen 12 059 (11 026).

Die Zahl der Unfälle, die durch Achsbrüche veranlasst sind, betrug 28 (37), die Zahl der Unfälle, die durch Reifenbrüche veranlasst, oder wobei Reifenbrüche vorgekommen sind, 33 (72) und die Zahl der Unfälle, welche nachweisbar oder möglicherweise durch Schienenbrüche veranlasst sind, 16 (20).

Im Berichtsjahre waren bei den sämmtlichen Vereinsbahnen beschäftigt 271 684 (256 750) Beamte und 383 021 (403 624) Arbeiter im Tagelohn, zusammen 659 024 (664 851) Personen. Die Besoldungen, Löhne und anderen Bezüge betrugen 728 834 585 (713 948 084) ℳ oder durchschnittlich auf das Kilometer Betriebslänge 9 587 (9 578) ℳ.

Die Vereinsbahnen besassen 82 (81) Ruhegehaltskassen mit einem Vermögensstand am Schlusse des Berichtsjahres von 182 142 180 (150 799 898) ℳ und 254 (256) Kranken-, Sterbe- und Unterstützungs- usw. Kassen mit einem Vermögensstand von 23 268 647 (21 941 315) ℳ.

Die für Privatzwecke bestimmten, d. h. solche Bahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, sondern nur eine gewerbliche, Bergbau- oder sonstige Anlage mit einer Hauptbahn verbinden, sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt. Es waren vorhanden:

Bahngruppe	Bergwerks- und Hüttenbahnen	Fabrikbahnen	land- und forstwirthschaftliche Bahnen	sonstige Bahnen	zusammen	Gesammtlänge der Anschlussbahnen
	Anzahl					km
bei den Deutschen Bahnen	785 (764)	3 237 (3 085)	129 (113)	566 (519)	4 717 (4 481)	2 916,46 (2 752,87)
bei den Luxemburg., Niederländ. und anderen Vereinsbahnen	73 (65)	131 (126)	9 (3)	22 (28)	235 (222)	177,80 (174,73)
bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	332 (334)	800 (750)	71 (62)	302 (284)	1 505 (1 430)	1 466,56 (1 382,42)
bei den sämmtlichen Vereinsbahnen	1 190 (1 163)	4 168 (3 961)	209 (178)	890 (831)	6 457 (6 133)	4 560,82 (4 310,02)

An diesen Anschlussbahnen waren die sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen der Zahl nach mit 3 042 Linien, mithin 47 % und der Länge nach mit 1 887,33 km, mithin 41 % betheiligt.

Mit Dampfkraft betrieben waren 2 612,18 (2 487,52) km vollspurige und 642,98 (578,17) km schmalspurige, mit Pferdekraft 856,53 (824,28) km vollspurige und 447,91 (416,89) km schmalspurige Eisenbahnen.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Die am 9. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 64,667 km lange Strecke (Nagy-Becskerek-) Sándorudvar-Pancsova der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereins-Kilometerzeiger. Die Kilometerzeiger Nr. 62 (K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn), Nr. 72 (K. K. priv. Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn), Nr. 93 (Lüttich-Mastrichter Eisenbahn) und Nr. 115 (Orientalische Eisenbahnen) sind neu herausgegeben worden. Zu den Kilometerzeigern Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektion Breslau) und Nr. 38 (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) ist je der I., zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (K. K. Oesterreichische Staatsbahnen) der IV., zu dem Kilometerzeiger Nr. 82 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen) der VI. und endlich zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der VI. Nachtrag erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 72 und Nr. 93 werden die im April 1892 bezw. Januar 1894 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer und durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 115 der im Oktober 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 115 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnisse. Das Güterwagenpark-Verzeichniss Nr. 62 (K. K. priv. Bozen-Meraner Bahn) ist neu und zu den Güterwagenpark-Verzeichnissen Nr. 8 (Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 63 (A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn) je der II. und zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen" der XX. Nachtrag herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1681 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 1699 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in zwei Streitfällen (abgesandt am 4. d. Mts.).

Nr. 1715 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den IV. Nachtrag zu dem Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 1. d. Mts.).

Nr. 1717 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 2. d. Mts.).

Nr. 1718 vom 1. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen (abgesandt am 2. d. Mts.).

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 10. d. Mts. gelangt die 3. Ausgabe der vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande eingeführten Kundmachung 6 „Vorschriften über die Beförderungsbegünstigungen für Militär-Brieftaubensendungen" zur Ausgabe.

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsreglement des Vereins.

Zu dem Betriebsreglement des Vereins ist der IV. Nachtrag von der geschäftsführenden Verwaltung ausgegeben worden. (Vergleiche die betreffende Bekanntmachung in dieser Nummer S. 408.)

Neuorganisationen der Preussischen Staatseisenbahnen.

Zur Durchführung der am 1. April 1895 eintretenden Neuordnung der Staatseisenbahn-Verwaltung sollen nach Allerhöchster Bestimmung unter Aufhebung der Eisenbahn-Betriebsämter und der Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln neue Königliche Eisenbahndirektionen errichtet werden in: Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Posen, Kattowitz, Halle a. S., Cassel, Münster i. W., Essen und St. Johann-Saarbrücken.

Hiernach werden Betrieb und Verwaltung der Staatseisenbahnen vom 1. April 1895 ab unter unmittelbarer Leitung des Ministers der öffentlichen Arbeiten von 20 Direktionen geführt werden.

Die Betriebsübergabe des Hauptbahnhofs in Köln.

Am 25. Mai d. J. fand, wie bereits (S. 399 dieser Nummer) mitgetheilt worden ist, die Betriebsübergabe des Hauptbahnhofs in Köln statt, worauf am 26. Mai d. J. der Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen (nachdem ihm von der Bauverwaltung die Schlüssel des Hauptbahnhofs überreicht worden waren, welche er mit entsprechenden Worten dem Betriebsdirektor Blanck übergab) eine Besichtigung des neuerbauten Werkes (des Güterbahnhofs der Stadtbahn sowie des jetzt vollendeten Haupt-Personenbahnhofs) vornahm unter Theilnahme der Eisenbahndirektions-Präsidenten Rennen und Offermann, der Oberbeamten der beiden Königlichen Eisenbahndirektionen und der beiden Betriebs- und Bauinspektionen, der am Bau betheiligten Beamten, der Betriebsdirektor Blanck, der Stationsvorsteher des Hauptbahnhofs und des Güterbahnhofs Gereon Geheimer Baurath Pflaume, Professor Frentzen aus Aachen, welcher den Plan für das Hauptbahnhofsgebäude entworfen hat, Professor Jacobsthal von der Königlich technischen Hochschule in Berlin, von dem der Entwurf für das Wartesaalgebäude herrührt u. a. Der Herr Minister sprach seine volle Anerkennung über die wohlgelungene Ausführung dieser umfangreichen schwierigen Bauten aus. Allen Beamten und Arbeitern, welche im Bau und Betriebe an diesem Werke thätig gewesen seien, gebühre für die bewiesene Umsicht, Fürsorge, Ausdauer und Pflichttreue Anerkennung und Dank. An diese eingehende Besichtigung sämmtlicher Räume des Empfangsgebäudes, des Vordergebäudes, des Wartesaalgebäudes, der grossen Halle, der Geleisanlagen sowie des westlichen Stellwerks, welche $1^1/_2$ Stunden in Anspruch nahm, schloss sich ein Mahl, das im Konferenzzimmer des Hauptbahnhofs eingenommen wurde und an welchem etwa 80 Personen theilnahmen.

Bundesrathsbeschlüsse, betreffend die Antwerpener Weltausstellung.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 19. Mai d. J. folgendes beschlossen:

1. Deutsche Güter, welche aus dem Deutschen Zollgebiet zur Weltausstellung in Antwerpen gesendet worden sind und von derselben mit dem Anspruch auf zollfreien Einlass zurückgebracht werden, sind vor dem Abgang in Antwerpen von dem zuständigen Versender dem Kaiserlichen Generalkonsul daselbst unter Uebergabe von Verzeichnissen über den Inhalt der zu versendenden Kolli anzumelden.
2. Deutsche Güter, welche von der Weltausstellung in Chicago direkt auf die Antwerpener Ausstellung gelangt sind, um erst nach Schluss der letzteren mit dem Anspruch auf zollfreien Einlass in das Reichsgebiet zurückgeführt zu werden, unterliegen demselben Verfahren, sofern der Nachweis der Identität dieser Güter mit den in Chicago ausgestellt gewesenen durch Vorlage des von dem Reichskommissar in Chicago ausgestellten Rücksendungsnachweises geführt ist.
3. Der Kaiserliche Generalkonsul ertheilt nach erfolgter Prüfung den Rücksendungsnachweis nach Maassgabe eines Formulars, welches die Bezeichnung des Empfängers, an den die Sendung zurückgeht, Zeichen und Nummer, Anzahl, Art der Verpackung, Gewicht und Inhalt der Kolli zu enthalten hat. Die Gewichtsangabe kann unterbleiben, wenn sich das Gewicht der Kolli wegen unzureichender Tragfähigkeit der in den Ausstellungsräumen vorhandenen Waagen nicht feststellen lässt. In diesem Falle ist von dem Generalkonsul eine bezügliche Bescheinigung in dem Formular abzugeben.
4. Von Anlage eines Zollverschlusses wird abgesehen, dagegen die Zollfreiheit der Güter davon abhängig gemacht, dass die Kolli mit von dem Kaiserlichen Generalkonsul zu liefernden Zetteln beklebt werden, auf welchen der Name des Empfängers des zurückgehenden Ausstellungsgutes, der Bestimmungsort und die Ordnungsnummer angegeben ist.
5. Sendungen dieser Art können auf Grund des Rücksendungsnachweises an der Grenze zollfrei in den freien Verkehr gesetzt werden; wird die Abfertigung bei dem Amt des Bestimmungsorts beantragt, ober ergeben sich bei der Abfertigung an der Grenze Anstände, so sind die Güter unter Zollkontrole mit dem Rücksendungsnachweise dem zuständigen Amt zu überweisen, welchem die schliessliche Abfertigung obliegt.
6. Soweit der nach Ziffer 3 ertheilte Rücksendungsnachweis Menge und Gattung der Güter nicht so genau bezeichnet, dass hiernach die Einreihung der Waaren unter eine statistische Nummer erfolgen kann, auch der Grenzeingangsdeklarant nicht zur sofortigen Ergänzung der erforderlichen Daten imstande ist, kann die Ablassung der Güter in den freien Verkehr dennoch gemäss Ziffer 5 erfolgen. Das Abfertigungsamt hat alsdann die Ergänzung der statistischen Daten nachträglich durch Befragen der Waarenempfänger herbeizuführen. Hierzu kann das Abfertigungsamt die Vermittelung derjenigen Steuerämter, in deren Bezirk die Waarenempfänger ihren Wohnsitz haben, in Anspruch nehmen.

Aus dem Preussischen Herrenhause.

Die Kommission des Herrenhauses für den Staatshaushaltsetat und für Finanzangelegenheiten hat in Bezug auf „die Finanzlage des Preussischen Staats“, in Erledigung des ihr in der Plenarsitzung des Herrenhauses am 28. April d. J. ertheilten Auftrags den demnächst in Plenarsitzung zu verhandelnden Antrag gestellt, eine Aenderung des Gesetzes vom 27. März 1882 herbeizuführen, welche die über einen bestimmten Betrag hinausgehenden Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltung der Verwendung für allgemeine Staatsverwaltungszwecke entzieht.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Juli d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Thorn zu unterstellende, 20,37 km lange Neubaustrecke Culmsee-Schönsee (Fortsetzung der Linie Bromberg-Fordon-Culmsee) mit den Zwischenstationen Mirakowo (Haltestelle) und Richnau (Haltestelle) dem Betriebe übergeben werden. Die Strecke ist vollspurig, wird als Hauptbahn nach Maassgabe der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands betrieben und dient dem Personen- und Güterverkehr.

Eröffnungen und Erweiterung bezw. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Berlin. Die an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegenen Stationen Schermeisel, Tempel und Kurzig sind nur mit Seitenrampen versehen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, ist ausgeschlossen.

Die zwischen den Stationen Bentschen und Neutomischel gelegene Anschlussstelle Chroschnitz ist am 1. d. Mts. für den öffentlichen Stückgutverkehr freigegeben worden. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Für Wagenladungsgüter kann die Anschlussstelle wie bisher nur von dem Anschlussinhaber oder mit dessen Genehmigung benutzt werden.

Direktionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Berlin-Elsterwerda gelegene Haltestelle Hohenleipisch, welche bisher für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtet war, ist am 1. d. Mts. auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet worden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. Mts. ist der an der Linie Zwickau-Schwarzenberg neu errichtete Haltepunkt Silberstrasse für den Personenverkehr eröffnet worden.

Aenderung von Stationsnamen.

Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.). Vom 15. d. Mts. ab erhält die an der Bahnstrecke Dillenburg-Wetzlar belegene Station Ehringshausen die Benennung „Ehringshausen (Dill).“

Salzschlirf-Schlitz und Rostock-Sülze-Triebsees.

Das Herrenhaus genehmigte in der Sitzung vom 29. Mai d. J. in einmaliger Schlussberathung die Staatsverträge mit Hessen und Mecklenburg-Schwerin wegen des Baues und Betriebs der Eisenbahnen Salzschlirf-Schlitz und Rostock-Sülze-Triebsees.

Dessau-Wörlitz.

Der Dessau-Wörlitzer Eisenbahngesellschaft ist vom Herzog von Anhalt unterm 19. Mai d. J. ein Privilegium ertheilt zur Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 400 000 ℳ in 400 Stücken zu je 1 000 ℳ. Die Anleihe ist zu 4 % verzinslich und mit jährlich 0,5 % zu tilgen.

Müllheim-Badenweiler.

In der Sitzung der Zweiten Kammer des Badischen Landtags vom 18. Mai d. J. wurde die Vorlage, betreffend den Bau einer Lokalbahn vom Bahnhof Müllheim nach Badenweiler genehmigt. Die Bahn, deren Länge 7,5 km beträgt, soll schmalspurig gebaut werden. Dem Unternehmer, der Firma Zschokke & Cie. in Aarau, wird die unentgeltliche Mitbenutzung der vorhandenen Anlagen auf der Anschlussstation Müllheim gestattet und die erforderliche Besorgung des Stations- und Expeditionsdienstes, jedoch ausschliesslich des Umladegeschäfts, von der Staatsbahnverwaltung ohne Entgelt übernommen. Die betheiligten Gemeinden haben das zur Herstellung der Bahn erforderliche Gelände im Anschlage von 40 000 ℳ unentgeltlich und lastenfrei zu stellen, der Staat gibt einen Staatsbeitrag von 17 000 ℳ für das Kilometer, zusammen 127 000 ℳ. Der Gesetzentwurf stellt folgende Reinertragsberechnung auf: Betriebseinnahmen 45 088 ℳ + 4 000 ℳ = 49 088 ℳ. Betriebsausgaben 31 200 ℳ + Erneuerungsfonds usw. 6 000 ℳ = 37 200 ℳ, somit Ueberschuss 11 888 ℳ. Das Anlagekapital ist auf 410 000 ℳ berechnet und stellt dieser Ueberschuss eine Verzinsung von 2,89 % dar.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Juli d. J. wird die Verkehrsordnung und der Tarif für den internen Verkehr der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, Heft A, Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden in Begleitung von Reisenden neu ausgegeben. Diese Neuausgabe enthält u. a. Aenderungen in den Bestimmungen für Zeitkarten (Abonnementskarten), Schülerkarten (Schulbesuchskarten), Fahrscheinbücher (Abonnementsbücher) und Arbeiterkarten, wodurch gegenüber den seitherigen Bestimmungen auch einzelne Beschränkungen und Preiserhöhungen eintreten werden.

Preussische Staatseisenbahnen.

Laut Entscheidung des Finanzministers vom 11. April d. J. sind Schriftstücke, durch welche ein Adressat an die Güterabfertigungsstelle das Ersuchen richtet, eine für ihn eingehende Sendung an einen Dritten gegen Quittungsleistung auszuliefern, als Vollmachten anzusehen und unterliegen, sofern der Werth der betreffenden Sendung 150 ℳ oder mehr beträgt, dem gesetzmässigen Stempel von 1,50 ℳ. Wenn dagegen der Adressat nach erfolgter Benachrichtigung von dem Eingange des Gutes über den Empfang des letzteren persönlich quittirt und der Güterabfertigungsstelle lediglich die Mittheilung macht, dass er das Gut durch eine dritte mit der Quittung des Adressaten versehene Person abholen lassen werde, so ist eine derartige Benachrichtigung, da die Handlung des Dritten in einem solchen Falle nicht ein Geschäft rechtlicher Natur, sondern nur eine thatsächliche Dienstleistung darstellt, nicht stempelpflichtig.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der auf den 26. d. Mts. einberufenen Generalversammlung steht u. a. der Antrag eines Aktionärs, die Generalversammlung wolle beschliessen, die 4 % Prioritätsobligationen der Gesellschaft in 3,5 % durch Abstempelung der Titres und Gewährung einer Konvertirungsprämie von 1 % umzuwandeln.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

In der am 25 Mai d. J. abgehaltenen Generalversammlung theilte die Verwaltung folgendes mit: Das Jahr 1893 ist, gleich seinem Vorjahre, in manchen Beziehungen hinter den Erwartungen zurückgeblieben; so hatte der Personenverkehr, namentlich nach Einführung des Sommerfahrplans, bis zum Ausbruch der Cholera einen kräftigen Aufschwung genommen. Die Hoffnung, dass diese günstige Entwickelung im Jahre 1893 Fortgang nehmen werde, ist nicht in vollem Maasse in Erfüllung gegangen. Wie schon in dem Geschäftsbericht erwähnt, veranlasste die scharfe Kälte der ersten Monate einen merklichen Ausfall im Personenverkehr. Schlimmer aber war, dass die allgemeine Geschäftslage keine günstigen Bedingungen für die schnelle Heilung der schweren Wunden bot, welche Hamburg durch die Cholera erlitten hatte. Das hat sich das ganze Jahr hindurch geltend gemacht. Der Verkehr zwischen Lübeck und Hamburg hat im Jahre 1893 die Ziffer des Jahres 1891 noch nicht einmal ganz wieder erreicht, und der Hamburg-Mecklenburg-Pommersche Verkehr ist gar um 12,5 % hinter dem Jahre 1891 zurückgeblieben. Dies sind aber gerade die Verkehre, welche uns grosse Einnahmen bringen, weil sie unsere längste Bahnstrecke in ganzer Ausdehnung durchlaufen. Beträchtlich gestiegen dagegen ist der Nahverkehr, besonders der Verkehr von Lübeck mit der Travemünder Bahn und von Hamburg mit Wandsbek. Der Nahverkehr bringt aber nicht viel und macht verhältnissmässig grössere Kosten. Wenn wir, die Gesammtergebnisse des Vorjahres überblickend, uns vergegenwärtigen, dass wir trotz der ganz besonders ungünstigen Verhältnisse des Jahres, trotz der strengen Kälte und der langen Sperre der Schifffahrt, trotz der Nachwirkungen der Cholera, trotz des Zollkrieges, des völligen Darniederliegens des Getreidegeschäfts und der allgemein gedrückten Geschäftslage imstande gewesen sind, die gleiche Summe als Dividende zu vertheilen, wie in dem Jahre 1891, welches bisher die höchsten Einnahmen gebracht hatte, so werden wir das Jahr 1893, wenn es auch nicht alle unsere Hoffnungen erfüllt hat, nicht als ein unbefriedigendes bezeichnen dürfen, und da kein Zweifel besteht, dass Hamburg sich aus seiner Bedrängniss wieder herausarbeiten wird, und da im Zollwesen wieder normale Verhältnisse eingetreten sind, so werden wir auch für die Zukunft auf eine befriedigende Entwickelung des Verkehrs der Bahn hoffen können, wenn die Verwaltung auch weit davon entfernt ist, von dem Russischen Handelsvertrage alsbald einen grossen Aufschwung des Güterverkehrs zu erwarten. Insbesondere ist zu hoffen, dass allmählich das Getreidegeschäft Lübecks sich wieder heben

wird. Wir machen den Versuch, durch beträchtliche Herabsetzung des Frachtsatzes für seewärts eingeführtes Getreide nach Hamburg und Wandsbek auch unsererseits hierzu beizutragen. Freilich dürfen wir aber andererseits nicht ausser Acht lassen, dass uns in einigen Jahren durch die Eröffnung der Bahn von Ratzeburg nach Hagenow nicht unerhebliche Einnahmeausfälle treffen werden, dass uns ferner durch die Kanäle eine Konkurrenz droht, deren Einwirkung auf unseren Verkehr sich mit irgend welcher Sicherheit noch nicht schätzen lässt, und dass bedeutende Aufwendungen für den Umbau der hiesigen und Hamburger Bahnhofsanlagen bevorstehen. An den jetzt neu beginnenden Verhandlungen über den Hamburger Bahnhofsumbau sind wir noch nicht betheiligt. An den Lübecker Projekten wird mit aller Kraft gearbeitet und es wird unsererseits alles geschehen, um eine schleunige Klärung der in Betracht kommenden Fragen herbeizuführen. Immerhin lässt sich weder für Lübeck, noch für Hamburg der Zeitpunkt des Abschlusses der Verhandlungen auch nur annähernd übersehen. Durch diese Lage der Sache sind wir auch genöthigt worden, die Weiterentwickelung unseres Fahrplans mehr als erwünscht einzuschränken.

Werrabahn.

Im Jahre 1893 wurden nach dem uns vorliegenden Geschäftsbericht befördert 1 583 140 Personen (gegen 1 539 455 Personen im Vorjahre) und zwar im Binnenverkehr 1 410 139 Personen und im Verkehr mit anderen Bahnen 173 001 Personen, ferner 4 969 (4 756) t Gepäck usw., 637 039 (597 536) t Güter aller Art und 38 065 (30 531) Stück Vieh. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 32 914 903 (33 176 245) und diejenige der geförderten Tonnenkilometer 35 893 170 (34 926 118).

Die Gesammteinnahme im Jahre 1893 belief sich auf 3 506 522 *M.* gegen 3 386 019 *M.* im Vorjahre. Von der Einnahme entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 1 177 623 (+ 30 863) *M.* und 1 955 073 (+ 84 421) *M.* auf den Güterverkehr. An sonstigen Einnahmen (für Ueberlassung von Bahnanlagen, Betriebsmitteln, Erträgen aus Veräusserungen, Zinsen usw.) wurden 373 826 (+ 5 219) erzielt. Im ganzen beträgt die Mehreinnahme 120 503 *M.*

Die Nebenbahn Sonneberg - Lauscha brachte eine Mehreinnahme von 5 982 *M.*, Themar-Schleusingen eine solche von 882 *M.* und Immelborn-Liebenstein eine solche von 1 966 *M.*

Eine Vergleichung der Ergebnisse der Nebenbahn Coburg-Rodach kann, da dieselbe im Jahre 1892 nur 6 Monate im Betriebe war, nicht erfolgen.

Die Ausgaben betrugen im Jahre 1893 nach Abzug der durchlaufend gebuchten Verwendungen aus dem Reservefonds 2 593 772 (2 541 728) *M.*, also 52 044 *M.* mehr.

Im ganzen bleibt, nach Zurechnung des steuerfreien Uebertrages aus dem Vorjahre, ein Reingewinn von 203 454 *M.*, der wie folgt verwendet wird: 1,25 (0,85) % Dividende 187 759 *M.*, Staatssteuer 4 791 *M.*, Ueberweisung an die Ruhegehaltskasse der Beamten 10 000 *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 904 *M.*

Der Reingewinn nach Abzug der Staatssteuer ist um 69 168 *M.* höher als im Vorjahre.

Hinsichtlich der Erweiterungen und Verbesserungen bemerkt der Geschäftsbericht, und zwar: 1. bezüglich der Bahn Köppelsdorf-Stockheim: Dem Bau der Bahn konnte auch im Jahre 1893 noch nicht näher getreten werden; dagegen ist nunmehr mit der Herzoglich Sachsen-Meiningischen Staatsregierung auf deren Wunsch ein Uebereinkommen dahin getroffen worden, dass dieselbe uns zur Ausführung der alsbald in Angriff zu nehmenden Vorarbeiten den Betrag von 12 000 *M.* zur Verfügung stellt, welcher zu Lasten der Baukosten übernommen wird, wenn die Werrabahn den Bau ausführt, andernfalls von der Herzoglich Sachsen-Meiningischen Regierung zu tragen ist; 2. bezüglich des Umbaus des Bahnhofs Coburg, der Signaleinrichtungen auf den Bahnhöfen und der Vermehrung der Güterzuglokomotiven: Die fraglichen Ausführungen sollen im Jahre 1894 erfolgen. Es hat sich möglich erwiesen, die Kosten hierfür, soweit ihre Bestreitung aus Mitteln einer Anleihe sich erforderlich macht, aus den noch verfüglichen Mitteln der Anleihe IV. Emission zu decken.

Mecklenburgische Bahnen.

Nachdem die Mecklenburgische Südbahn und Parchim-Ludwigsluster Bahn die von ihnen ausgegebenen Prioritätsobligationen zum 1. Juli d. J. gekündigt haben, wird laut Bekanntmachung der Grossherzoglichen Ministerien des Innern und der Finanzen den Inhabern der Obligationen freigestellt, dieselben gegen Schuldverschreibungen der 3,5 % konsolidirten Mecklenburgischen Landesanleihe von 1894 vom gleichen Nennbetrage mit Kupons über Zinsen vom 1. April d. J. ab umzutauschen. Die Erklärung hierüber ist von den Inhabern bis zum 24. Juni d. J. einschliesslich bei gleichzeitiger Einreichung der betreffenden Obligationen bei der Grossherzoglichen Renterei in Schwerin einzureichen.

Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Um den Bestrebungen Förderung angedeihen zu lassen, welche auf die Verbesserung der baulichen Betriebs- und Verwaltungseinrichtungen der Eisenbahnen gerichtet sind und darauf abzielen, die neuesten Ergebnisse der wissenschaftlichen Forschung auf technischem Gebiete für das Eisenbahnwesen nutzbar zu machen, sind seit einigen Jahren in dem Etat der Preussischen Staatseisenbahn - Verwaltung Mittel zur Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorgesehen. Für das abgelaufene Etatsjahr haben hieraus 21 Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung und zwar 13 mittleren und 8 höheren Beamten Prämien im Gesammtbetrage von 7 500 *M.* für Erfindungen gewährt werden können, welche im wirthschaftlichen Interesse der Eisenbahnverwaltung von Werth sind.

Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Berlin

hat eine Anleihe im Betrage von 4 000 000 *M.* aufgenommen. Die Anleihe zerfällt in 2 500 Obligationen Lit. A. zu 1 000 *M.* und 3 000 Obligationen Lit. B. zu 500 *M.* Die Anleihe wird vom 1. April 1894 ab mit jährlich 4,5 % in halbjährlichen am 1. April und 1. Oktober jeden Jahres fälligen Terminen verzinst und vom 1. April 1896 innerhalb 50 Jahren mit einem Zuschlage von 2 % des Nennwerthes, also zu 102 im Wege jährlicher Ausloosung zurückgezahlt. Die Gesellschaft behält sich das Recht vor, vom 1. Juli 1898 ab entweder die planmässige Tilgung zu verstärken oder auch die ganze Anleihe mit sechsmonatlicher Frist zur Rückzahlung mit 102 des Nennwerths auf einen Zinstermin zu kündigen.

Die Zeichnungen auf die vorbezeichneten Obligationen sind nach der „Strassenbahn" in bedeutendem Umfange eingegangen, sodass eine Reduktion vorgenommen werden musste.

Strassenbahnen.

Posener Pferdeeisenbahn. Nach dem Abschluss für das Geschäftsjahr 1893 betrugen im Personenverkehr der Pferdebahn die Einnahmen 117 880 *M.*, die Ausgaben 94 152 *M.* und der Ueberschuss 23 728 *M.*, im Omnibusverkehr die Einnahmen 16 158 *M.*, die Ausgaben 13 493 *M.* und der Ueberschuss 2 665 *M.*, im Güterverkehr die Einnahmen 14 380 *M.*, die Ausgaben 11 070 *M.* und der Ueberschuss 3 310 *M.* Der Gesammtüberschuss beträgt 30 843 *M.*, wovon eine Dividende von 0,5 % zur Vertheilung gelangt.

Aus Belgien.

Lüttich-Mastrichter Eisenbahn in 1892.

Die Betriebseinnahmen betrugen 1 473 182,24 Frcs. (gegen 1 266 962,85 Frcs. in 1892), oder 49 106,07 Frcs. für 1 km Betriebslänge; die Betriebsausgaben beliefen sich auf 844 715,50 (704 596,61) Frcs. oder 57,24 % der Betriebseinnahmen, sodass ein Betriebsüberschuss von 628 466,74 (562 366,24) Frcs. verblieb, der sich durch Kursgewinne und Geldstrafen auf 630 927,95 Frcs. erhöhte. Dieser Ueberschuss vermehrte sich durch 14 032,57 Francs Zinsen und verschiedene Einnahmen, sowie durch 5 833,39 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 650 793,91 Frcs., während für die Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen 258 900 Frcs., für Zinsen, Bankkosten und Steuern 8 354,91 Frcs. und an Zinsenbeitrag zum Baukapital der Bahnhöfe Longdoz und Mastricht 42 493 Frcs. erforderlich waren. Es verblieben also 341 046 Frcs., von denen 23 524 Frcs. den besonderen Rücklagen A, 14 000 Frcs. den Rücklagen zur Erneuerung des Fahrparks zugeführt, 47 000 Frcs. zur Abschreibung auf den Fahrpark verwendet, 250 000 Frcs. an die Antheilhaber als Gewinn vertheilt und 6 522 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen wurden. Der Gewinn der Antheilscheine beträgt 25 Frcs. oder 5 %. Die Rücklagen haben einen rechnungsmässigen Bestand von 623 623,72 Frcs., verfügbar davon sind indessen nur 69 694,34 Frcs. weil die Anlage und Ausrüstung der Strassenbahn 239 776,41 Frcs. beansprucht haben und die Anlagekosten der Bahn das Kapital um 315 152,97 Frcs. übersteigen.

Nationale Nebenbahngesellschaft in 1893.

Am Schlusse des Jahres 1892 besass die Gesellschaft die Konzession für 59 Linien von zusammen 1 169 km Länge; im Laufe des Jahres 1893 erhielt sie die Konzession für folgende Linien: Clavier-Comblain au Pont (26,2 km), Grimberghen-Londerzeel (13,4 km), Verlängerung der Linie Namur-Malonne bis Saint Gérard (16,8 km), Montigny le Tilleul-Thuillies (11,3 km) und Verlängerung der Zweigbahn Tertre-Baudour (Linie Saint Ghislain-Hautrage) von Baudour (Dorf) bis Baudour (Station), 1 km. Ende 1893 umfasste daher das Netz der Gesellschaft 64 Linien von 1 237,7 km Länge, doch ermässigt sich die Anzahl der Linien auf 62, weil das Kapital der Verlängerungen

nach Saint Gérard und nach Baudour (Station) mit dem der bezüglichen Hauptlinien verschmolzen ist. Seitdem hat die Regierung am 19. Februar d. J. der Gesellschaft die Konzession für die Zweigbahn Namur-Wépion (6,8 km) ertheilt, sodass die Gesellschaft gegenwärtig die Konzession für 1 244,5 km besitzt.

Im Betriebe befinden sich davon 58 Linien von 1 170,1 km Länge; im Lauf des Jahres 1893, sowie im Anfang 1894 wurden eröffnet: am 13. Februar 1893 von der Linie Courtrai-Wervicq-Menin die Strecke Courtrai-Ledeghem (Station) und die Zweigbahn Gheluwe-Wervicq (zusammen 17,52 km), am 1. Mai von der Linie Turnhout-Arendonck Grenze die Strecke Turnhout-Arendonckkanal (14,43 km), am 13. Mai von der Linie Namur Hafen-Malonne Insepré die Strecke Malonne Hafen-Malonne Malpas (2,05 km), am 15. Juni von derselben Linie die Strecke Malonne Malpas-Malonne Insepré (1,32 km), am 17. Juli von der Linie Löwen-Diest die Strecke Löwen Staatsbahnhof-Winghe Saint Georges (12,03 km), am 1. September die Linie Glons-Canne Niederländische Grenze (15,88 km), am 9. September von der Linie Malonne-Saint Gérard die Strecke Malonne Insepré-Bois de Villers (3,42 km), am 24. September von der Linie Grimberghen-Londerzeel die Strecke Grimberghen-Meysse (2,45 km), am 1. Oktober die Linie Saint Nicolas-Kieldrecht (15,69 km), am 3. Oktober die Linie Andenne-Sorée (13,87 km), am 15. Oktober die Linie Namur-Spy Onoz (14,49 km), am 1. November von der Linie Löwen-Diest die Strecke Winghe Saint Georges-Diest (14,82 km), am 19. Dezember von der Linie Saint Ghislain-Hautrage die Strecke Baudour Dorf-Baudour Station (0,82 km), am 14. Januar 1894 die Niederländische Strecke der Linie Glons-Canne-Mastricht (6 km); diese Strecke ist der Stadt Mastricht konzessionirt und von dieser durch Vertrag vom 3. Juli 1893 der Belgischen Nationalen Nebenbahngesellschaft verpachtet worden; am 22. Januar die Linie Sichem-Montaigu (3,80 km) und am 1. Februar die Linie Grupont-Wellin (13,8 km).

Von den 58 im Betriebe befindlichen Linien sind indessen einige nur theilweise eröffnet, so die Linie Namur-Saint Gérard-Wépion, von der die Strecke Bois du Villers-Saint Gérard (13,4 km) im Bau ist, ferner die Linie Grimberghen-Londerzeel, von der die Strecke Meysse-Londerzeel (10,9 km) im Bau ist, alsdann die Linie Ostende-Blankenberghe, von der eine Ausdehnung nach dem Boulogner Gehölz in Ostende (5 km) in Kürze gebaut werden soll, endlich die Linie Mecheln-Itegem-Westerloo, von der eine Ausdehnung nach der Station Mecheln (1,6 km) demnächst zu bauen ist. Nach Abzug dieser 30,9 km von der oben angegebenen Ausdehnung von 1 170,1 km verbleibt eine wirkliche Betriebslänge von 1 139,2 km. Es sind aber ausserdem vier neue Linien sowie die Zweigbahn einer schon bestehenden Linie (zusammen 74,4 km) im Bau oder demnächst zu bauen, nämlich die Linien Groenendael-Overyssche (6,4 km), Clavier-Comblain au Pont (26,2 km), Yvoir-Ciney (23,7 km) und Montigny le Tilleul-Thuillies (11,3 km), ferner die Zweigbahn Namur-Wépion (6,8 km) von der Linie Namur-Saint Gérard. Die Linie Yvoir-Ciney wird indessen nicht von der Gesellschaft, sondern von der Staatsbahn gebaut und betrieben werden, während die Gesellschaft deren Konzession an den Staat zurückgibt; das bezügliche Abkommen ist bereits zwischen der Gesellschaft und dem Ministerium für Ackerbau, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vereinbart und auf die Tagesordnung der Hauptversammlung gesetzt worden.

Von den konzessionirten Linien (1 244,5 km) haben 50 von zusammen 987,9 km Länge eine Spurweite von 1 m, 7 von zusammen 210,1 km Länge eine Spurweite von 1,067 m und 5 Linien von zusammen 46,5 km Länge die Vollspur von 1,435 m. Andererseits vertheilen sich die konzessionirten Linien mit 210,1 km auf die Provinz Antwerpen, mit 221,6 km auf Brabant, mit 196,8 km auf Westflandern, mit 125,9 km auf Ostflandern, mit 107,4 km auf Hennegau, mit 111,8 km auf Lüttich, mit 67,3 km auf Limburg, mit 82,1 km auf Luxemburg und mit 121,5 km auf Namur. Im Verhältniss zum Flächenraum ist das Nebenbahnnetz am dichtesten in der Provinz Antwerpen, wo 7,42 km Eisenbahnen auf 10 000 ha entfallen, am dünnsten dagegen in der Provinz Luxemburg, wo 1,86 km auf 10 000 ha entfallen. Im Verhältniss zur Einwohnerzahl steht dagegen Luxemburg, das 3,87 km auf je 10 000 Einwohner besitzt, voran, während Hennegau mit 1,01 km auf 10 000 Einwohner die letzte Stelle einnimmt.

Ausser den 1 244,5 km bereits konzessionirter Bahnen sind auf Antrag der Gesellschaft fernere 80 Linien von zusammen 1 373,4 km in Aussicht genommen und für 3 neue Linien von zusammen 70,7 km ist die Inaussichtnahme (prise en considération) von der Gesellschaft bei der Regierung beantragt worden; die Thätigkeit der Gesellschaft erstreckte sich also auf 145 Linien von zusammen 2 688,6 km Ausdehnung. Ausserdem ist aber die beantragte Inaussichtnahme für 33 Linien von 369,7 km Länge aus Wettbewerbsrücksichten von der Regierung abgelehnt worden. Abgesehen von den der Nationalen Nebenbahngesellschaft konzessionirten 1 244,5 km bestehen in Belgien noch 6 andere Lokal- oder Dampfstrassenbahnen von zusammen 57,6 km Ausdehnung, so dass Belgien gegenwärtig 68 Kleinbahnen von 1 302,1 km Länge besitzt. Das Verhältniss der Nebenbahnen (1 302,1 km) zu dem der Hauptbahnen (4 523,4 km) beträgt demnach gegenwärtig 28,8 %.

Das Anlagekapital für die 62 konzessionirten Linien (1 244,5 km) der Nationalen Nebenbahngesellschaft betrug 58 744 000 Frcs.; davon waren 15 896 000 Frcs. (27 %) durch den Staat, 16 452 000 Frcs. (28 %) durch die Provinzen, 24 004 000 Frcs. (40,9 %) durch die Gemeinden und 2 392 000 Frcs. (4,1 %) durch Privatpersonen aufgebracht worden. Das Verhältniss der Betheiligung der verschiedenen öffentlichen Gewalten bei der Kapitalaufbringung ist seit Bildung der Gesellschaft im wesentlichen dasselbe geblieben.

An Beamten waren Ende 1893 bei der Centralverwaltung 123 (gegen 119 in 1892), im äusseren Dienste 65 (70) beschäftigt; ausserdem waren aber an zeitweiligen Beamten zur Anfertigung der Vorarbeiten 8 (21) thätig. Die Unterstützungskasse (caisse de prévoyance) hatte 166 Mitglieder und einen Bestand von 23 215,66 Frcs.; die Ruhegehaltskasse hatte 160 Mitglieder und einen Bestand von 85 082,85 Frcs., darunter 17 503,75 Frcs. Beitrag der Nationalen Gesellschaft für 1893.

Für 60 Linien von 1 170,1 km Länge, für welche ein Kapital von 53 852 000 Frcs. gezeichnet ist, betrugen die Anlagekosten 49 130 765,85 Frcs., 5 272 265,66 Frcs. waren an Anlagekapital noch verfügbar, während bei anderen Linien das gezeichnete Kapital durch die Anlagekosten um 551 031,51 Frcs. überschritten wurde. Das genehmigte Kapital dieser letzteren Linien belief sich auf 7 149 000 Frcs., so dass die Ueberschreitung des Anschlags 1,02 % beträgt.

Die Länge sämmtlicher Geleise betrug am Jahresschlusse 1 320,243 km, von denen 1 148,843 km Haupt- und 171,4 km Nebengeleise waren; von den Hauptgeleisen lagen 845,006 km auf der nicht verbreiterten, 61,619 km auf der verbreiterten Strasse und 242,218 km auf eigenem Unterbau. Von den 62 Anschlüssen an Hauptbahnen sind 42 an die Staatsbahn, 6 an die Grosse Centralbahn, 5 an die Westflandrische Bahn, 3 an die Nordbahn, 2 an die Niederländische Staatsbahn und je 1 an Gent-Eecloo-Brügge, Hasselt-Maeseyck, Termonde-St. Nicolas und Mecheln-Terneuzen. An Privatanschlussgeleisen waren Ende 1893 93 von 34,753 km Länge vorhanden, von denen 31 landwirthschaftliche, 61 gewerbliche und 1 militärisches.

Der Fahrpark bestand aus 245 Lokomotiven, 663 Personenwagen und 1 574 Güter- und Gepäckwagen, so dass 1 Lokomotive auf 4,561 km, 1 Personenwagen auf 1,684 km, 1 Gepäckwagen auf 8,097 km und 1 Güterwagen auf 0,778 km Hauptgeleis entfiel. Ausserdem waren für die Linie Antwerpen-Santvliet, für welche die Betriebsgesellschaft den Fahrpark beigestellt hat, 9 Personen-, 2 Gepäck- und 58 Güterwagen vorhanden. Die Lokomotiven haben ein Dienstgewicht von 11 bis 30 t, die Güterwagen eine Tragfähigkeit von 5 bis 20 t.

Die Betriebseinnahmen beliefen sich 1893 für diejenigen Linien, die wenigstens 2 volle Jahre im Betriebe waren, aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 3 086 539,85 Frcs. (gegen 2 927 628,75 Frcs. in 1892), aus dem Güterverkehr und aus anderen Quellen auf 966 390,19 (848 766,55) Frcs., im ganzen also auf 4 052 930,04 (3 776 395,30) Frcs. Der Antheil der Einnahme aus dem Güterverkehr zur Gesammteinnahme, der 1886 6,65 % betrug, stieg in den folgenden Jahren auf 12,96, 20,75 und 28,38 %. Ganz dieselbe Bedeutung hat der Güterverkehr seitdem noch nicht wieder erlangt; denn die Einnahme daraus betrug 1890 nur 24,64 %, sie stieg in den beiden folgenden Jahren auf 26,74 bezw. 26,44 % und erreichte 1893 wieder 27,84 %.

Für sämmtliche Linien belief sich die Betriebseinnahme auf 4 684 355,49 Frcs. und die Betriebsausgabe auf 3 363 489,49 Francs (die eigentliche Betriebsausgabe beträgt nur 3 340 374,71 Francs oder 71,31 % der Einnahme). Einem Betriebsüberschuss von 1 334 101,93 Frcs. stand ein Fehlbetrag von 13 235,93 Frcs. gegenüber; letzterer entstand bei den Linien Thielt-Aeltre, Bourcy-Houffalize, Deynze-Audenarde und Arlon-Ethe, ermässigte sich aber durch die Zinsen nicht verwendeten Anlagekapitals auf 12 109,80 Frcs. Seit Bildung der Gesellschaft sind bei diesen Linien 76 976,92 Frcs. solcher Verluste erwachsen; die zur Deckung dieser Verluste bestimmten Rücklagen haben indessen einen Bestand von 219 476,23 Frcs.; ausserdem ist aber noch eine Vorsichtskasse in Höhe von 146 317,48 Frcs. gebildet.

Dem Ueberschuss von 1 334 101,93 Frcs. traten an Zinsen noch nicht verwendeten Anlagekapitals 112 245,61 Frcs. hinzu, so dass 1 446 347,54 Frcs. zur Vertheilung standen; davon wurden als erster Gewinn an die öffentlichen Körperschaften 1 184 948,60 Frcs., an die Privat-Antheilhaber 84 688,42 Frcs. vertheilt. 20 526,17 Frcs. fielen als persönliche Gewinnantheile den Mitgliedern des Verwaltungsrathes und der Generaldirektion zu, 39 046,08 Frcs. flossen in die Vorsichtskasse; dann

wurden als zweiter Gewinn an die öffentlichen Körperschaften 55 088,83 Frcs., an die Privat-Antheilhaber 3 480,30 Frcs. vertheilt, während 58 569,14 Frcs. den Rücklagen zuflossen. Von den 2 volle Jahre im Betriebe stehenden Linien hatten 34 einen höheren, 10 einen geringeren Gewinn als im Vorjahre. Von denjenigen Linien, die wenigstens 1 Jahr lang im Betriebe standen, ergaben 14 einen Gewinn über 3,5 %, 11 einen solchen über 3 % und 6 einen solchen über 2,5 %. Der durchschnittliche Gewinn betrug 2,8 % gegen 2,76 % in 1892, 2,75 % in 1891 und 2,65 % in 1890.

Otto Früh †.

Am 14. Mai d. J. verstarb zu Hannover im Alter von nahezu 65 Jahren der Ober-Baurath, Geh. Regierungsrath Herr Otto Früh, Dirigent der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst. Der Entschlafene war einer derjenigen Techniker, welche in den beiden letzten Jahrzehnten die Herstellung der zahlreichen und wichtigen Ergänzungslinien des Preussischen Staatsbahnnetzes geleitet haben, deren Bau nach der Verstaatlichung der grossen Privatbahnen erforderlich wurde.

Früh gehörte bis zum Jahre 1866 der Generaldirektion der Hannoverschen Eisenbahnen und Telegraphen an, und war während des ersten Abschnittes seiner Thätigkeit vorzugsweise mit der Ausführung eines Theiles der Neubaulinie Hannover-Cassel und nach Eröffnung derselben vom Jahre 1856 ab bei den Betriebsdirektionen zu Göttingen, Harburg und Bremen beschäftigt.

Im Jahre 1866 ward er als Eisenbahn-Bauinspektor in den Preussischen Staatsdienst übernommen und zur Königlichen Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nach Berlin versetzt, woselbst er zunächst die Bauinspektion Berlin I verwaltete und den Umbau der zu dieser Bauinspektion gehörenden Bahnhöfe in Berlin und Frankfurt ausführte, zugleich aber als ständiger Vertreter des Ober-Betriebsinspektors der Niederschlesisch - Märkischen Bahn fungirte. Letztere Stellung behielt er dann noch bei, als er unter Entbindung von den Geschäften des Vorstandes der Bauinspektion mit der Leitung des Baues der Berliner Verbindungsbahn betraut wurde. Diese Thätigkeit erlitt während des Krieges gegen Frankreich dadurch eine Unterbrechung, dass Früh als technisches Mitglied zur Eisenbahn-Betriebskommission nach Nancy kommandirt wurde. Bald nach Beendigung des Feldzuges wurde er zur Saarbrücker Eisenbahn versetzt und dort mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Ober-Betriebsinspektors zuerst kommissarisch, vom Januar 1872 ab definitiv betraut. In dieser Stellung verblieb er jedoch nur kurze Zeit, denn schon am 1. März 1872 wurde er zum kommissarischen bautechnischen Mitglied der Königlichen Direktion zu Saarbrücken ernannt, nachdem er fast 16 Jahre mit geringen Unterbrechungen vorzugsweise als Betriebstechniker thätig gewesen war.

Als Direktionsmitglied erhielt er im November 1872 die Ernennung zum Regierungs- und Baurath und vom Sommer 1873 ab die technische Oberleitung des Baues der Fischbachthal- und Moselbahn. Der Bau dieser Bahnstrecken mit den vielen die grössten Ausführungsschwierigkeiten bietenden Bauwerken, unter denen hier nur Deutschlands grösster Tunnel, der Kaiser Wilhelmtunnel bei Cochem und die zahlreichen langen steinernen und eisernen Viadukte genannt werden sollen, bot Früh Gelegenheit, seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen in hervorragendem Maasse zu verwerthen; und die vortreffliche Ausführung beider Bahnlinien legt Zeugniss ab von der sachverständigen und umsichtigen Thätigkeit ihres Erbauers. Nach der Eröffnung des Betriebes auf den genannten Linien und nach Auflösung der Königlichen Direktion zu Saarbrücken wurde Früh im Jahre 1880 zur Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover versetzt und hatte auch hier Gelegenheit, während eines Zeitraumes von 9 Jahren den Bau verschiedener neuer Bahnen, u. a. der Linie Cölbe - Laasphe, Wabern-Wildungen, Sarnau-Frankenberg und Hildesheim-Braunschweig zu leiten. Nachdem er inzwischen im Jahre 1884 zum Geh. Regierungsrath ernannt worden war, erfolgte im Jahre 1889 seine Versetzung nach Erfurt und am 5. April 1890 die Ernennung zum Ober-Baurath und Dirigenten der III. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst. Schon im Herbst des Jahres 1891 ward Früh in gleicher Amtseigenschaft nach Hannover zurückversetzt, wo er bis zu seinem Tode als Abtheilungsdirigent thätig gewesen ist.

Mit rastlosem Eifer und nie ermüdender Thatkraft hat der Dahingeschiedene während seiner 43 jährigen Thätigkeit seines Amtes gewaltet ungeachtet der immer wiederkehrenden Angriffe, welche sein nicht sehr kräftiger Körper durch Krankheit zu erleiden hatte. Fast niemals liess er sich durch solche Angriffe abhalten, die grosse Arbeitslast, die seine Stellung ihm auferlegte, zu bewältigen, und noch in den letzten Tagen seines Lebens, dem eine heftige Rippenfellentzündung ein Ziel setzte, hat er gearbeitet, obwohl sein leidender Zustand bereits das Schlimmste befürchten liess. Sein Andenken wird stets von allen, die ihn gekannt haben und ihm dienstlich wie ausserdienstlich näher getreten sind, in Ehren gehalten werden.

Ho.

Personalnachrichten.

Preussische Staatseisenbahnen.

Zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Altona ist der bisherige vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geh. Ober - Baurath Jungnickel, welcher bereits mit Wahrnehmung der Geschäfte des Präsidenten beauftragt war, ernannt worden.

Zu Eisenbahn - Bau- und Betriebsinspektoren sind ernannt: die Regierungs-Baumeister Bussmann in Biedenkopf unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst, und Rudolf Schulze in Hannover unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes des Betriebsamtes (Hannover-Altenbeken) in Hannover.

Versetzt ist: der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Spirgatis, bisher in Posen, als Mitglied an das Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) in Breslau.

Aus dem Staatseisenbahn-Dienst ausgeschieden ist: der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Lacomi in Berlin infolge seiner Ernennung zum Regierungs- und Baurath und ständigen bautechnischen Hilfsarbeiter im Finanzministerium.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Gestern Abend verstarb unerwartet hierselbst:

Herr Geheimer Baurath Peter Mechelen,

Mitglied unseres Kollegiums, im 67. Lebensjahre.

Der Heimgegangene war ein hochverdienter Beamter, der, ausgestattet mit reichen Kenntnissen, unermüdlich thätig, der hiesigen Verwaltung während der Dauer von 36 Jahren in den verschiedensten Stellungen angehört hat und durch die Gediegenheit seines Charakters sowie die Liebenswürdigkeit seines Wesens uns besonders werth geworden ist. Tief erschüttert stehen wir an der Bahre unseres lieben Kollegen und Freundes, dessen Andenken wir in hohen Ehren halten werden.

Elberfeld, den 1. Juni 1894. (1339)

Der Präsident, die Mitglieder und die Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Betriebsreglement des Vereins.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Zu dem Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist mit sofortiger Gültigkeit der IV. Nachtrag ausgegeben worden, derselbe hat folgenden Wortlaut:

„In dem II. Nachtrage zu dem Vereins - Betriebsreglement ist auf Seite 2 hinter den Worten:

„Anhang III.
(Zu § 1 Abs. 3 der Ausf.-Best.)
Vereinbarung erleichternder Vorschriften“

ein Stern *) zu setzen und am Fusse der Seite nachzutragen:

*) Dieser Vereinbarung ist Luxemburg (mit Wirkung vom 1. Mai 1894) und Belgien (mit Wirkung vom 1. Juni 1894) beigetreten.

Für den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Luxemburg bleibt die im I. Nachtrage zu dem Betriebsreglement des Vereins (Seite 41) abgedruckte Vereinbarung (Anhang II) maassgebend.

Auf Seite 30 des II. Nachtrages zu dem Vereins-Betriebsreglement ist hinter der Schlussbestimmung nachzutragen:

Bemerkung: Diese Vereinbarung bezieht sich nicht auf den Wechsel-

verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn, für den lediglich die im I. Nachtrage zu dem Betriebsreglement des Vereins (Seite 2—41) abgedruckte Vereinbarung (Anhang I) maassgebend bleibt.“

Berlin, den 1. Juni 1894. (1340)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Eröffnungen von Stationen.

Vom 15. Juni d. J. ab wird der zwischen den Stationen Niederhone und Bischhausen der Strecke Leinefelde-Treysa gelegene Haltepunkt Oberreichensachsen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Gleichzeitig erhält der Haltepunkt Reichensachsen der Strecke Göttingen-Frankfurt a/M. die Bezeichnung „Niederreichensachsen“.

Frankfurt a/M., den 31. Mai 1894. (1341)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Am 1. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Bentschen und Neutomischel gelegene Anschlussstelle Chroschnitz — nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — für den öffentlichen Stückgutverkehr freigegeben.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Für Wagenladungsgüter kann die Anschlussstelle wie bisher nur von dem Anschlussinhaber oder mit dessen Genehmigung benutzt werden.

Berlin, den 28. Mai 1894. (1342)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. wird die Station Crimmitschau der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 10 (Kaolin etc.) des Theil II, Heft 1 einbezogen. Die Tarifsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 5. Juni 1894. (1343)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 10. d. Mts. tritt im Verkehre zwischen Zwickau in Sachsen und Annathal-Rothau für Güter des Spezialtarifs III ein Frachtsatz von 35 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 4. Juni 1894. (1344)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarife für Eisen und Stahl. Mit dem 15. Juni 1894 werden die Stationen Adlershof, Hirschberg und Warmbrunn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin als Versandstationen in die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl nach den Hafenplätzen und Küstengebietsstationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Altona, Hannover, der Oldenburgischen Staatseisenbahnen und der Lübeck-Büchener Eisenbahn einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 31. Mai 1894. (1345MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. ab wird in Berichtigung eines Druckfehlers der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 11 für Giessereiroheisen im Nachtrage IV zu Heft Nr. 4 von Hayingen nach Zittau Sächs. Staatsb. von 1,90 ℳ auf 1,93 ℳ erhöht.

Dresden, den 31. Mai 1894. (1346)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Passau Donaulände transit und Regensburg Donaulände transit. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1894 ab erhält die durch Nachtrag IV zum Gütertarif einbezogene Station Worringen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) auch Frachtsätze im Ausnahmetarif Nr. 2 für Eisen und Stahl.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 30. Mai 1894. (1347MG)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-Deutsche Eisenbahnverbände. Am 1. Juni d. J. tritt ein Nachtrag II zu dem Theil I, Abtheilung A, des Gütertarifs für die Belgisch-Deutschen Eisenbahnverbände in Kraft, enthaltend die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Belgiens, Deutschlands, Luxemburgs, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, sowie der Schweiz, rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände nebst zusätzlichen Bestimmungen der Eisenbahnen.

Der Nachtrag kann zum Preise von 20 ₰ durch die betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Köln, den 31. Mai 1894. (1348)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1894 wird im Staatsbahnverkehr Bromberg-Breslau ein ermässigter Ausnahmetarif für Eisenerze, abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Kupfererzabbrände (purple ore), Hammer-, Luppen-, Puddelofen-, Schweissofen-, Walzen- und eisenhaltige Konverterschlacken, sowie für eisenoxydhaltige Abfälle der Anilinölfabrikation zum Hochofenbetrieb von den Stationen Danzig (sämmtliche Bahnhöfe), Elbing, Königsberg i/Pr. Ost- und Kaibahnhof, Königsberg i/Pr. Lizentbahnhof, Memel, Neufahrwasser und Oliva des Direktionsbezirks Bromberg nach Oberschlesischen Hüttenstationen eingeführt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu ersehen.

Bromberg, den 30. Mai 1894. (1349)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich für die Königliche Eisenbahndirektion Breslau.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juni ist zum Hessisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Januar 1891 der Nachtrag II erschienen, welcher ausser Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs noch neue Ausnahmetarife für Dünger, rohe Kalisalze und Kalk zum Düngen enthält. Insoweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, finden die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. September d. J. Anwendung. Weitere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, welches auch einzelne Exemplare dieses Nachtrags unentgeltlich abgibt.

Mainz, den 31. Mai 1894. (1350)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezialdirektion.

Süddeutscher Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II des Transittarifs für Deutsch-Oesterreichische Grenzstationen vom 1. Dezember 1893. Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. wird die Station Geisenheim des E.-D.-Bez. Frankfurt a/M. mit nachstehenden Frachtsätzen in den bezeichneten Tarif aufgenommen:

Frachtsätze für 100 kg in Pfennig

Kilometer	Von Geisenheim (E.-D.-B. Frankfurt a/M.) nach	Eilgut	Stückgut I	Stückgut II	Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	Allgemeine Wagenladungsklasse B	Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	Ausnahmetarif Nr. 1 A. Eisenwaaren a) bel. Mengen	A. b) 5 t	A. c) 10 t	B. Façoneisen a) bel. Mengen	B. b) 5 t	B. c) 10 t
633	Bodenbach/Tetschen tr.	906	453	390	323	259	259	228	196	145	200	160	133	171	137	114
438	Eger transit	633	317	273	225	181	181	159	137	102	141	113	94	120	96	80
459	Furth i. W. tr.	663	331	285	236	190	190	167	144	107	147	118	98	126	101	84
791	Halbstadt „	1 127	564	485	402	322	322	283	243	180	246	197	164	210	168	140
984	Myslowitz „	1 398	699	600	498	400	400	350	301	222	305	244	203	260	208	173
976	Oderberg „	1 390	697	600	498	400	400	352	303	225	306	245	205	262	210	176
1007	Oswiecim „	1 430	715	614	510	409	409	358	308	228	311	248	207	266	212	177
516	Passau „	742	371	320	264	212	212	187	161	120	164	131	109	141	113	94

München, den 29. Mai 1894. (1351)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg. Auf Seite 4 des Ausnahmetarifs für den Transport von Steinkohlen und Koks von den Saargrubenstationen nach Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, Kohlentarif Nr. 7 vom 1. Juni 1891, ist mit Wirkung vom 1. September d. J. der Frachtsatz für die Relation Heinitz - Allmendingen von 0,90 in 0,92 *M.* für 100 kg zu berichtigen.

Köln, den 2. Juni 1894. (1352)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Lokalverkehr und Staatsbahnverkehre des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, einschliesslich Oldenburg - Erfurt. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Arnstadt-Stadtilm treten direkte Frachtsätze für die Stationen Marlishausen, Roda-Niederwillingen und Stadtilm, sowie mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Reinsdorf-Frankenhausen direkte Frachtsätze für die Stationen Bretleben, Esperstedt und Frankenhausen (Kyffhäuser) in Kraft.

Die Stationen Marlishausen, Roda-Niederwillingen, sowie Bretleben und Esperstedt sind für den Verkehr von Fahrzeugen ausgeschlossen.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. Mai 1894. (1353MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen geschäftsführenden Verwaltungen.

Elbeumschlags - Verkehr. Für Güter des Ausn.-Tarifs Nr. 4 (Düngemittel etc.) des Elbeumschlag - Tarifes für Oesterreich, welcher im Kartirungswege Anwendung findet, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Rossitz . . .	55 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Rossitz . . .	50 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Rossitz . . .	77 ₰

Für die vorstehenden Frachtsätze beträgt die Kursdifferenz 1 ₰ für 100 kg, welche entsprechend den Bestimmungen des „Anhanges" zum Tarife dermalen doppelt abzuziehen sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exkl. 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 1. Juni 1894. (1354)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterr. - Russischer Grenzverkehr. Einführung eines Nachtrages. Mit 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. November 1892 gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Getreide etc. im obbezeichneten Verkehre in Kraft. Derselbe enthält neuberechnete Frachtsätze für den Verkehr mit Nowosielitza transit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verbandsverwaltungen um den Preis von 10 kr. Oe. W. pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 31. Mai 1894. (1355)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 220 000 kg Presskohlen zur Heizung der Personenwagen soll vergeben werden. Termin hierzu am 19. Juni d. J., Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau. Angebote sind versiegelt und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Presskohlen" an dasselbe einzureichen. Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 50 ₰ in baar (nicht Briefmarken) postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen nach obigem Termin.

Breslau, den 31. Mai 1894. (1356)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Eydtkuhnen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 33 sind gegen freie Einsendung von einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht werden, so sind im ganzen 4,50 *M.* einzusenden. Die Angebote sind bis zum 23. Juni d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserm Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermin.

Bromberg, den 1. Juni 1894. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 44. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 9. Juni 1894.

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Das Empfangsgebäude auf dem Hauptbahnhofe zu Köln.

(Schluss aus Nr. 43.)

Unter den Räumen des Vordergebäudes verdient vor allem Beachtung die grosse Eingangshalle. Die Anordnung ist überaus klar und übersichtlich, sodass der Reisende sofort die sämmtlichen für ihn in Betracht kommenden Dienststellen übersehen und unter Ausschluss jeder Behinderung durch Kreuzung des Verkehrs nach der für ihn bestimmten hin gelangen kann. Der Zugang zu der Eingangshalle wird durch eine grosse und zwei kleinere Thüren vermittelt, die zunächst in einen frei eingebauten, polygonartig in den Raum vorspringenden Windfang führen, der sich durch 3 Spielthüren nach dem Raum hin öffnet. Auf beiden Seiten dieses Windfangs liegt eine Ausgabestelle der Schlafwagengesellschaft sowie eines Geldwechslers, sodann Räume für den Pförtner und für die Polizei. Die Fahrkartenausgabe liegt gegenüber dem Haupteingang, in 2 Gruppen von je 9 Schaltern zu beiden Seiten des Tunneleingangs vertheilt und nach den Klassen geschieden. Diese Bauten sind in reicherer Ausführung in Eichenholz frei in den Raum hineingestellt, jedoch so, dass sie sich mit der Hinterseite an die Rückwand der Halle anlehnen und dort von den zwischen Bahnsteig und Gebäude befindlichen Höfen her Licht empfangen. Ausserdem ist für reichliches Oberlicht gesorgt. Besondere Aufmerksamkeit ist der Bezeichnung der Schalter in Bezug auf den nach Richtungen getrennten Fahrkartenverkauf zugewendet, eine Anordnung, die sich bei der eben jetzt im Gebrauch befindlichen Fahrkartenausgabe auf das beste bewährt hat. Im Innern

Wartesaalgebäude auf dem Hauptbahnhofe in Köln.

des Schaltereinbaues wurde jedoch von einer Trennung der verschiedenen Schalter Abstand genommen.

Unmittelbar hinter den Schaltern am Eingange des Tunnels liegen die Aborte für Männer und Frauen. Die letzteren zwischen Vordergebäude und Bahnkörper haben Oberlicht erhalten, für die ersteren ist ein unter dem Bahnkörper gelegener Viaduktraum nutzbar gemacht worden, dessen Beleuchtung in ausreichender Weise hauptsächlich durch seitliches Licht erfolgt. Als günstigster Platz für die Auskunftsdienststelle, welche in Köln bei dem starken internationalen Reiseverkehr von Bedeutung ist, ergab sich die Mitte der rechten Stirnwand. Gegenüber derselben öffnet sich durch eine weitgespannte halbbogenartig gestaltete Oeffnung mit reicher Umrahmung der Blick in die mächtige, 60 m lange und 18 m weite Gepäckhalle. Annahme und Ausgabe des Gepäcks sind getrennt, ausserdem erfolgt die Annahme des Gepäcks nach 4 Fahrrichtungen getrennt an bestimmten Stellen der Gepäckbank, die durch Schilder kenntlich gemacht sind. Für die Abfertigung des Gepäcks sind 2 Schaltereinbauten vorhanden, die als von allen Seiten freistehende Bauten in der Flucht des Gepäcktisches aufgestellt sind. Der Raum hinter dem Gepäcktisch, schon an und für sich reichlich bemessen, wird noch vergrössert durch Hinzutreten der unter dem Bahnkörper gelegenen sogen. Gepäckkarrenfahrt, die sich nach der Gepäckhalle hin öffnet. In unmittelbarem Zusammenhange mit der Gepäckkarrenfahrt stehen die Tunnel, die unter dem Bahnkörper durch eine zweite Karrenfahrt verbunden sind und den Zugang zu den 8 auf dem Bahnsteig vertheilten Gepäckaufzügen herstellen.

Am Ende der Gepäckhalle liegt zunächst ein Durchgangsraum, hieran schliesst sich die 18 m lange und 10 m breite Ausgangshalle, im weiteren ein lang gestreckter Raum, von dem aus die Handgepäckschalter und die Abort-, Wasch- und Badezellen zugänglich sind. Ausserdem liegt an der Ausgangshalle noch ein Gelass für den Pförtner und ein Zimmer für den Bahnarzt.

Was nun die künstlerische Wirkung der im vorstehenden geschilderten Räume angeht, so ist vor allem der aus dem Zusammenwirken derselben hervorgehende Eindruck ein überaus günstiger. Die verbindenden Oeffnungen sind in solchen Abmessungen angelegt und dabei durchweg ohne Einbauten und Thüren geblieben, dass der Blick ungehindert durch die ganze Folge derselben schweift und der Eindruck eines einzigen, gewaltigen, dabei aber feingegliederten Raumes hervorgerufen wird. Nicht zum mindesten trägt zu diesem glücklichen Zusammenwirken die ausserordentlich geschickte Anordnung der in jedem Raume verschiedenartig gestalteten, dabei aber in der Farbe gleichmässig gehaltenen Lichtzuführung bei. Zu dieser Lichtwirkung, die die an und für sich schon höchst beachtenswerthen Abmessungen der Räume noch wesentlich zu steigern scheint, tritt der Wechsel in den Formen der Decken, die dabei aus demselben Material gebildet sind. Als solches ist ausschliesslich Wellblech auf schmiedeeisernen Konstruktionstheilen verwendet, mit Zuthaten von eisernen und aus Zinkblech hergestellten Schmucktheilen. Die reichste Ausbildung ist der Decke der Eingangshalle zu Theil geworden.

Die Stuckbekleidung der sämmtlichen Räume ist im allgemeinen einfach gehalten; eine etwas reichere Ausbildung wurde nur den die Räume verbindenden Oeffnungen und Portalen zu Theil. Die untere Bekleidung der dem Publikum zugänglichen Hallen besteht aus dunkelfarbigem, porlirtem Marmor, der der Bestimmung der Räume entsprechend in verschiedener Höhe durchgeführt ist. Der Oelfarbenanstrich der Wände ist in gelblichen Tönen gehalten. Der Fussbodenbelag der sämmtlichen dem Publikum zugänglichen Räume besteht auf hellfarbigen Mettlacher Riffelplatten.

Die Verbindung des Vordergebäudes mit den Bahnsteigen wird durch zwei in der Mitte der Ein- und Ausgangshalle ausgehende 7 m breite Tunnelanlagen hergestellt. Auch hier besteht der Fussboden aus Mettlacher Platten, Wände und Decken sind mit glasirten Verblendsteinen, zum Theil farbigen, bekleidet. Die Tunnel sind unter dem ganzen Bahnkörper bis zur Maximinenstrasse durchgeführt und an den beiden Enden mit Aufgängen zu den Aussenbahnsteigen versehen, während je in der Mitte eine grössere nach 2 Seiten hin hochgeführte Treppenanlage entwickelt ist. Durch geschickte Anordnung von steigenden Kappen auf freistehenden Granitsäulen war es möglich, den mittleren Bahnsteig über die Treppenanlage hinüber zu führen, ohne dass die Beleuchtung des Tunnels merklich beeinträchtigt wäre. Am oberen Austritt der Treppenarme findet die Prüfung der Fahrkarten statt. Beim Betreten des Bahnsteigs macht sich zunächst die höchst bedeutende Wirkung der Halle geltend, wozu die farbige Verglasung der Schürzen und Seitenfenster in verschiedenfarbigem Kathedralglas sowie die an dem Aeusseren zumal der Stirnseite angebrachten Aufsätze und ornamentale Füllungen nicht wenig beitragen.

Sämmtliche für den Betrieb auf den Bahnsteigen erforderlichen Baulichkeiten sind frei unter die Halle gestellt. Hierbei kommt in erster Linie das Wartesaalgebäude (siehe die Abbildung) in Betracht. Es hat bei einer Länge von 52,50 m eine Breite von 32.50 m und liegt in der Mittelachse der Halle, ist jedoch soweit nach dem südlichen Ende derselben vorgeschoben, dass es vom Domhofe her noch vollständig zur Geltung gelangt. Beim Entwurfe des Wartesaalgebäudes kam es zunächst darauf an, die werthvolle Grundfläche unter der Halle aufs äusserste auszunutzen, dann aber die Aussenerscheinung so zu gestalten, dass jede Schädigung der Wirkung der Halle möglichst vermieden wurde. Dem ersteren Gesichtspunkt ist durch Anwendung des Eisenfachwerkbaues in weitgehendster Weise Rechnung getragen. Das Eisenwerk ist nach aussen hin sichtbar geblieben; die Fache sind mit zum Theil nur 21 cm starkem Mauerwerk ausgesetzt, dann zu besserer Wärmehaltung unter Belassung einer Isolirschicht mit Rabitzputz überzogen und im Aeusseren mit glasirten Mettlacher Verblendsteinen und farbigen, glasirten Terrakotten von March in Charlottenburg verblendet. Der Architekt, Geheimer Regierungsrath Professor **Jacobsthal**, hat aus den gegebenen Verhältnissen heraus die künstlerische Gestaltung des Baues in sehr selbständiger und eigenartiger Weise frei entwickelt und durch einheitliches Durchführen nur waagerechter und senkrechter Theilungen und ebensolcher Abschlüsse nach oben hin einen Bau geschaffen, der zu den bewegten Formen der Halle in wirkungsvollem Gegensatze steht und, ohne die Erscheinung der Halle zu beeinträchtigen, höchst wirkungsvoll zur Geltung kommt. Das strenge System des Aeusseren ist auch im Innern möglichst durchgeführt. So sind z. B. im Wartesaal I. und II. Klasse und im Speisesaal dem Eisenfachwerk des Aeusseren entsprechend die Wände mit einem Rahmwerk aus Holz bekleidet und die verbleibenden Füllungen mit Mettlacher Wandplättchen, Gaggenauer Emailplatten bekleidet. Ueberhaupt trat bei dem Wartesaalgebäude die Durchbildung der Einzelformen und der sorgfältige Ausbau der zur Aufnahme des Publikums bestimmten Räume in ganz besonderer Weise in den Vordergrund. Bemerkenswerth sind im Speisesaal die Füllungen zwischen den Holzrahmen aus weissen glasirten Mettlacher Plättchen mit blauen Umrahmungen, mit eingebrannten Flachornamenten und ebensolchen Mittelstücken, welche die Darstellung von Rheinlandschaften tragen und als in hohem Grade gelungen zu bezeichnen sind. Mit jedem der beiden Wartesäle ist ein Damenzimmer verbunden, von welchem aus Aborte und Waschzimmer unmittelbar zu erreichen sind; ausserdem ist noch ein kleineres Zimmer mit Toilette zur Benutzung für fürstliche Personen vorhanden, welches nur vom Bahnsteig aus zugänglich ist, mit den Küchenräumen aber in passender Verbindung steht. Die letzteren liegen im Obergeschoss über den zuletzt besprochenen Räumen und sind durch 5 Aufzüge und 2 Treppenanlagen mit dem Anrichteraum im Erdgeschoss und einem den Speisesaal umschliessenden Flur in Verbindung gesetzt, der den Verkehr nach den Buffets der Wartesäle und des Speisesaales sowie nach dem Zimmer für fürstliche Personen vermittelt. Der Ausbau der Küchen wie auch der Aborte, Waschzimmer und Badeanlagen ist mit grosser Sorgfalt durchgeführt. Besonderer Werth wurde darauf gelegt, den gesundheitlichen Ansprüchen in jeder Hinsicht gerecht zu werden.

Im nördlichen Theil des Gebäudes, der gleichfalls zweigeschossig ausgeführt ist, liegen die Räume für den Betriebsdienst sowie eine grössere Waschzimmeranlage für Männer. Im ganzen sind im Vordergebäude und Inselgebäude 14 Waschzellen für Männer und 4 für Frauen vorhanden; 4 derselben sind zugleich mit Badeeinrichtungen ausgestattet. An Abortanlagen sind ausser den beiden im Vordergebäude befindlichen noch zwei weitere auf dem Bahnsteig zur Ausführung gelangt, die in zwei besonderen, in der Architektur dem Inselgebäude sich anschliessenden Gebäuden untergebracht sind.

Bemerkenswerth bei der Ausführung des Wartesaalgebäudes ist die überaus kurze Zeit, die zur Herstellung desselben genügte. Erst im Januar 1893 konnte mit Aufstellung des Eisenfachwerks, im Mai erst mit der Ausmauerung begonnen werden. Trotzdem war es möglich, schon im Oktober die Diensträume und im Februar des folgenden Jahres einen der neuen Wartesäle mit den Wirthschaftsräumen in Benutzung zu nehmen. Die Uebergabe der übrigen Räume erfolgte im April. Begünstigt wurde die schnelle Ausführung durch den milden Winter des Jahres 1893/94, der auch dem inneren Ausbau des Vordergebäudes, welches ebenfalls aufs äusserste beschleunigt werden musste, in gleicher Weise zu Gute kam.

Die Architektur des Wartesaalgebäudes und der Abortgebäude auf dem Bahnsteig rührt, wie erwähnt, von dem Geheimen Regierungsrath Professor Jacobsthal in Charlottenburg her, der auch die Entwürfe für die Ausbildung der Bahnsteighalle, der Futtermauer und Ueberführung an der Trankgasse, sowie für die Gestaltung des Vorplatzes lieferte, auch

zur Begutachtung der gesammten Entwürfe in der Revisionsinstanz zugezogen wurde.

Dezernent im Ministerium der öffentlichen Arbeiten für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Köln war der Geheime Ober-Baurath und vortragende Rath Dieckhoff. Die Ausführung war für die Zeit, die hier in Betracht kommt, dem Eisenbahn-Betriebsamt Köln-Düren übertragen, an dessen Spitze der Betriebsdirektor Regierungs- und Baurath Blanck steht; Baudezernent war der Regierungs- und Baurath Wessel.

Die Ausführung der Hochbauten lag in Händen des leider zu früh dahingeschiedenen Eisenbahn-Bauinspektors für das Hochbaufach Weithmann, dessen beim Bau des Frankfurter Hauptbahnhofs gesammelte Erfahrungen dem Kölner Bahnhofsbau in so reichlichem Maasse zu gute gekommen sind. Er wurde durch den Eisenbahn-Bauinspektor für das Hochbaufach Adams*) ersetzt, der in der Folge auch die Geschäfte des Baudezernenten für die Hochbauten des Hauptbahnhofs übernahm. Die besondere Ausführung des Vordergebäudes erfolgte durch den Königlichen Regierungs-Baumeister Biecker, die des Inselgebäudes und der übrigen Bauten, im besonderen auch der Heizungs- und Lüftungsanlage sowie der Tunnel und der zugehörigen Treppen durch den Königlichen Regierungs-Baumeister Kleefisch, die von Beginn ab an ihren Bauten thätig waren und durch sachverständige Durcharbeitung der Entwürfe und sorgfältige Ueberwachung der Ausführung aufs wesentlichste zum Gelingen des Ganzen beigetragen haben.

*) Herr Eisenbahn-Bauinspektor Adams ist auch der Verfasser des von uns im Auszug wiedergegebenen, in Nr. 21 und 22 des „Centralblatts der Bauverwaltung" abgedruckten Aufsatzes. Denjenigen unserer Leser, welche sich für die Bauten auf dem Hauptbahnhof Köln besonders interessiren, empfehlen wir, sich die erwähnten Nummern des „Centralblatts" zu beschaffen, in welchen sich die sehr instruktiven Grundrisse derselben abgebildet finden. Die Redaktion.

Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Die elektrische Zugbeleuchtung macht nur geringe Fortschritte, aber sie macht solche. Viele Versuche der Bahnverwaltungen verschiedener Länder haben bis in die letzte Zeit hinein mit dem Ergebniss abgeschlossen, dass die Akkumulatorenbatterien im gewöhnlichen Zugverkehr zur Zeit noch nicht einen zuverlässigen und billigen Beleuchtungsbetrieb gestatten.

Naturgemäss ist die ausreichende Ausstattung der Versuchsstrecken mit allen Einrichtungen zur Fettgasbeleuchtung, trotz der Unparteilichkeit, der elektrischen Beleuchtung nicht gerade förderlich, da diese vorläufig mit geliehenen Batterien zu betreiben ist.

Der Einfluss dieser Umstände kann u. a. einerseits daraus gefolgert werden, dass die Postverwaltung, die von diesen Verhältnissen ziemlich frei ist, sich durch ihre Vorversuche zu grösserer Ausbreitung der elektrischen Beleuchtung, und zwar bei den vom Schlesischen Bahnhofe in Berlin ausgehenden Bahnpostwagen ermuthigt sieht; andererseits auch daraus, dass die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, die unseres Wissens keine Fettgasanstalten hat, nunmehr zur elektrischen Zugbeleuchtung übergegangen ist.

Am 19. Februar d. J. fand eine Besichtigung der letztgenannten Einrichtungen durch den Westfälischen Bezirksverein Deutscher Ingenieure statt, über den in Nr. 18 der Vereinszeitschrift wie folgt berichtet wird:

Auf dem Dortmunder Bahnhofe ist eine Ladestation errichtet, welcher die entladenen Batterien (Hagener) mittelst kleiner Transportwagen auf Schmalspurgeleisen zugeführt und von welcher auf demselben Wege die geladenen Batterien an die Personenwagen herangefahren werden. Im Maschinenraum der Ladestation ist die von einem Gasmotor angetriebene Dynamomaschine nebst Schalt- und Messapparaten aufgestellt, im Laderaum zwei grosse Gestelle zur Aufnahme der Batterien.

Zu jedem Wagen gehört eine Batterie, bestehend aus 3 Kistchen mit je 2 Elementen. Die Spannung der geladenen Batterie beträgt 18 Volt. Eine Batterie wiegt rund 210 kg und hat eine Kapazität von 90 Ampèrestunden. Es werden Glühlampen von 2 Watt = 16 V. × 0,125 Amp. Stromverbrauch für 1 Normalkerze verwendet, sodass eine geladene Batterie mit Sicherheit 720 N.-K. Brennstunden leistet. Die Batterien brauchen daher bei den Wagen I. und II. Klasse, welche mit 1 Glühlampe zu 16 N.-K. und 3 zu 10 N.-K. versehen sind, erst nach 15 Brennstunden ausgewechselt zu werden, bei den Wagen III. Klasse nach 20 und bei denen IV. Klasse nach 50 Stunden.

Da jeder Wagenzug dieser Bahn täglich mindestens einmal die Station Dortmund berührt, so kann die Auswechselung hier immer durch dieselben Leute erfolgen. Das Zugpersonal hat nur die Beleuchtung ein- und auszuschalten und schlimmstenfalls beim Versagen einer schadhaften Lampe eine Bleisicherung usw. auszuwechseln. Derartige Fälle sind indessen in der nunmehr fast ein halbes Jahr währenden Benutzung der elektrischen Beleuchtung höchst selten vorgekommen.

Die Dauer der Stromentnahme aus einer Batterie wird an einem Stundenzähler abgelesen, der an jedem Personenwagen in die Hauptleitung eingeschaltet ist, und dessen Uhrwerk nur in Thätigkeit tritt, sobald Strom durchgeht. Die Uhr ist jedesmal beim Auswechseln der Batterien aufzuziehen und der Zeiger auf 0 zurückzustellen. Die Stundenzahl, welche der zulässigen Brenndauer entspricht, ist auf dem Zifferblatt roth markirt. Dergestalt wird sehr einfach eine volle Ausnutzung der Batterien ermöglicht und eine für die Sammler höchst schädliche Entladung über das zulässige Maass hinaus vermieden.

Als Nachtheile der Fettgasflammen werden in unserer Quelle aufgeführt:

1. die das Licht beeinträchtigenden und die ordnungsmässige Unterhaltung erschwerenden Verunreinigungen durch Verrussen der Reflektoren und das Eindringen von Verunreinigungen bezw. von Wasser durch die Laternenkappen;
2. die Unbequemlichkeiten, die sich für die Fahrgäste oder für das Zugpersonal aus dem Anzünden ergeben, je nachdem dies vom Wageninnern oder vom Wagendache erfolgt;
3. die Belästigung der Reisenden durch den üblen Geruch beim Füllen der Gasbehälter und endlich
4. die üblen Wirkungen der Gasbeleuchtung bei so manchen Eisenbahnunfällen infolge Inbrandsetzung der Trümmer.

Die Nachtheile 1 und 2 sind zuzugeben; zu 3 werden weniger die Reisenden betroffen, denn die Füllung findet bei ordnungsmässigem Betriebe nicht im besetzten Zuge, sondern vor der Zugbildung statt. Immerhin sind die Wohlgerüche der Fettgasanstalten eine Quelle der Uebel für deren Umwohner, bisweilen auch lästig auf dem Bahnhofe selbst.

Die Schuld der Gasbeleuchtung an Bränden der Wagentrümmer, also an der Verschlimmerung der Folgen von Betriebsunfällen, ist viel umstritten und kann der elektrischen Beleuchtung gegenüber als Nachtheil ganz sicher so lange nicht ins Feld geführt werden, als es bei dieser — wie jetzt — nicht ausgeschlossen ist, dass in einem höchst sorgfältig überwachten Salonwagen die Bekleidungen der Wände durch die Beleuchtungsleitungen in Brand gesteckt werden, ohne dass ein Betriebsunfall voranging.

Ein in die obige Kategorie gehörender Nachtheil der elektrischen Beleuchtung ist noch der, dass die Auswechselungen der Glühlampen oder der Bleisicherungen vom Wageninnern aus, also unter Störung der Fahrgäste vorgenommen werden müssen. Gerade diese Störungen werden aber häufiger eintreten, da die Fäden der Glühlampen den kurzen Stössen der Eisenbahnfahrzeuge nicht auf lange Zeit zu widerstehen vermögen, den bevorstehenden Bruch aber nicht erkennen lassen und somit auch unverhofft die Fahrgäste bis zum nächsten Haltepunkt in geheimnissvolles, nicht immer erwünschtes Dunkel hüllen, was bei Gasflammen sich äusserst selten ereignet.

Als Mittel zur Abhilfe könnten hier die neuerdings bei stationären Anlagen eingeführten Glühlämpchen mit Reservefädchen dienen, die sich beim Bruch des Hauptfadens selbst einschalten oder von Hand bequem einschalten lassen. Diese sind aber vorerst noch theuer, und über ihre Bewährung verlautet noch nicht viel.

Darin pflichten wir den Ausführungen unserer Quelle bei: „Entscheidend ist vor allem der Kostenpunkt."

Es heisst dann weiter:

Nach den Mittheilungen der Verwaltung stellten sich die Betriebskosten bisher durchschnittlich auf 2,25 ₰ für eine Lampenbrennstunde; sie werden sich voraussichtlich im Laufe der Zeit um etwa 1 ₰ erhöhen infolge grösserer Unterhaltungskosten der Akkumulatoren. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die elektrische Beleuchtung infolge leichten Ein- und Ausschaltens am Trittbrette oder von der Plattform aus eine bedeutende Ersparniss in der Weise ermöglicht, dass nicht besetzte Wagen bis zur Wiederbenutzung ausgeschaltet werden. Nach den angestellten Ermittelungen beträgt die Zahl der wirklichen Lampenbrennstunden kaum 70 pCt. der bei Gasbeleuchtung erforderlichen, da hier sämmtliche Lampen bis nach Eintreffen des Zuges auf der Endstation ununterbrochen brennen müssen. Diesem Umstand ist es auch zuzu-

schreiben, dass die Ladestation, deren Maschinen in solcher Grösse gewählt waren, dass in der ungünstigsten Jahreszeit der Betrieb bei täglicher Ladung bewältigt werden konnte, höchstens an jedem zweiten Tage, augenblicklich z. B. nur noch an jedem vierten Tage, für den Ladebetrieb in Anspruch genommen wird. Aus diesem Grunde hat die Verwaltung bald nach Fertigstellung der ersten Anlage eine weitere Ausnutzung der Betriebsmaschinen zur elektrischen Beleuchtung des Uebergabe- und Werkstättenbahnhofes Dortmund mittelst Bogenlichtes ins Auge gefasst.

Soweit unsere Quelle. Wir möchten hierzu noch bemerken, dass die bei den Preussischen Staatsbahnen in grossem Maassstabe für die einzelnen Abtheile und für ganze Wagen eingeführten Kleinstellvorrichtungen, die übrigens auch das Anzünden erleichtern, in demselben Umfange Ersparnisse an Gas ermöglichen, wie die elektrischen Einrichtungen, wenn nur der Schaffner sich dafür interessirt.

Die angeführten Kosten sind natürlich so lange zu Vergleichen nicht geeignet, als nicht die genaue Ermittelung derselben angegeben ist. Nach der Reichsstatistik hat die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn schon in früheren Jahren verhältnissmässig sehr geringe Beträge für Zugbeleuchtung ausgegeben.

Das Feld, das sich die elektrische Zugbeleuchtung zuerst erobern muss, sind die Luxuszüge aller Art, also die aus Salonwagen zusammengesetzten, sowie die sogen. D-Züge der Preussischen Staatsbahnen, endlich auch die Wagen, welche wie Postwagen, dauernd während der Fahrt eine Wartung zur Verfügung haben.

Hier würden die Vortheile voll, die Nachtheile nur abgeschwächt zur Geltung kommen.

Nur ein betriebstechnisch und wirthschaftlich zufriedenstellender, jahrelanger Betrieb in diesen Zügen würde der Fettgasbeleuchtung im gewöhnlichen Zugbetrieb ernstlich gefährlich werden können.

Schmalspurbahnen im Gebiete der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

In einem Anhange zu den statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins werden die schmalspurigen Eisenbahnen behandelt.

Die Ergebnisse der den Vereinsbahnen gehörigen schmalspurigen Strecken im Rechnungsjahre 1892 umfassen:

1. die von der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatsbahnen betriebene, 5,17 km lange Eichstätter Bahn (Eichstätt-Bahnhof-Eichstätt-Stadt);
2. die von der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg betriebene, 7,00 km lange Ocholt-Westersteder Bahn;
3. die dem Sächsischen Staats-Eisenbahnnetze angehörigen, im ganzen 296,60 km langen Bahnen: Grünstädtel-Oberrittersgrün, Hainsberg-Kipsdorf, Klotzsche-Königsbrück, Mosel-Ortmannsdorf, Mügeln-Nerchau-Trebsen, Mügeln-Geising-Altenberg, Oschatz-Döbeln, Oschatz-Strehla mit Elbkais in Strehla, Potschappel-Wilsdruff, Radebeul-Radeburg, Schönfeld-Geyer, Taubenheim-Dürrhennersdorf, Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Oberherold-Thum, Wilkau-Saupersdorf, Wolkenstein-Jöhstadt und Zittau-Markersdorf, sowie Zittau-Oybin mit Zweigbahn Bertsdorf-Jonsdorf;
4. die von der Grossherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn betriebene, 6,61 km lange Doberan-Heiligendammer Eisenbahn;
5. die von der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen betriebene, 15,11 km lange Eisenbahn Nagold-Altensteig;
6. die von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen betriebenen, im ganzen 27,99 km langen Bahnen Colmar-Markolsheim und Lützelburg-Pfalzburg;
7. die von dem Transportunternehmer R. Pringsheim in Beuthen i. Oberschlesien betriebenen, im ganzen 109,32 km langen Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau;
8. die von der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen betriebenen, im ganzen 36,79 km langen Bahnen Ludwigshafen-Dannstadt und Ludwigshafen-Grosskarlbach;
9. die zu den Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen gehörige, 32,55 km lange Schmalspurbahn Crasna-Dobrina-Husi;
10. die von der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion in Linz betriebene, 27,34 km lange Lambach-Gmundener Eisenbahn;
11. die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene, 22,90 km lange Eisenbahn Gran-Bresnitz (Garamberzencze)-Schemnitz (Selmeczbánya);
12. die von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen betriebene, 32,85 km lange Eisenbahn Taraczköz-Tereselpatak-Kobilaerdö und
13. die von der Betriebsleitung der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn betriebene, 25,51 km lange Schmalspurbahn Gölniczbánya-Prakfalu-Szepes-Remete-Szomolnokhutta.

Die unter den laufenden Nummern 1—3, 5, 6 und 8—13 aufgeführten Bahnen dienen dem Personen- und Güterverkehre und die unter laufender Nr. 4 aufgeführte Doberan-Heiligendammer Eisenbahn nur dem Personenverkehre, während die unter laufender Nr. 7 bezeichneten Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau nur für den Güterverkehr bestimmt sind. Die Spurweite derselben schwankt zwischen 0,75 und 1,106 m. Die stärkste Neigung von 1:25 hat die Nagold-Altensteiger Bahn; der kleinste Krümmungshalbmesser auf freier Strecke von 19 m befindet sich bei den Schmalspurbahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau. Von den zusammen 645,74 km langen Bahnen sind nur auf eine Länge von 81,92 km öffentliche Strassen als Unterbau mitbenutzt. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug bei den vorstehend bezeichneten Bahnen das verwendete Anlagekapital zusammen 45 018 035 *M.* oder durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge 72 797 *M.* Der Betrieb wurde vermittelst 144 Lokomotiven, 398 Personenwagen und 4 714 Gepäck- und Güterwagen ausgeführt, welche zusammen 2 447 053 Lokomotivnutzkilometer und 50 809 269 Wagenachskm zurückgelegt haben. Befördert wurden 4 338 774 Personen auf 35 940 250 Personenkm und 3 375 071 t Güter auf 42 099 628 tkm.

Die Gesammteinnahme betrug 3 169 579 *M.*, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 5 777 *M.*, die Gesammtausgabe 2 257 624 *M.*, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 3 797 *M.*, und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 911 955 *M.*, d. i. für jedes Kilometer Betriebslänge 1 534 *M.* Fünf Bahnen hatten einen Einnahmeausfall zu verzeichnen, und zwar die Eichstätter Schmalspurbahn von 10 425 *M.*, die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn von 5 596 *M.*, die Doberan-Heiligendammer Eisenbahn von 712 *M.*, die Elsass-Lothringischen Schmalspurbahnen von 63 852 *M.* und die Gran-Bresnitz-Schemnitzer Eisenbahn von 16 220 *M.*

Die Ausgaben betrugen in Hunderttheilen der Einnahmen 71,23 und der Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Ausgaben 28,77 bezw. der letztere in Hunderttheilen des verwendeten Anlagekapitals 2,025.

Im Berichtsjahre waren bei den Schmalspurbahnen 485 Angestellte und 680 Arbeiter im Tagelohn, zusammen 1 165 Personen beschäftigt, für welche an Besoldungen, Löhnen und anderen Bezügen 1 200 882 *M.* aufgewendet wurden.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Schluss der Session des Reichsrathes und die Lokalbahnvorlagen in Oesterreich.

Das Abgeordnetenhaus hat sich noch in den letzten Stunden vor der Vertagung bis zum Herbst mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt. Die allerwichtigste, die in Nr. 29 S. 267 d. Ztg. mitgetheilte Gesetzesvorlage über die in diesem Jahre sicherzustellenden Lokalbahnen, wurde einstimmig angenommen. Der Handelsminister skizzirte das von ihm ins Auge gefasste Lokalbahnsystem, das sich in Hauptbahnen zweiter Ordnung, eigentliche Lokalbahnen und Tertiärbahnen gliedert und theilte die Grundzüge des in Ausarbeitung begriffenen Lokalbahngesetzes mit. Dasselbe wird die Befugnisse der Regierung hinsichtlich der Gewährung von Erleichterungen und Begünstigungen für Lokalbahnen erweitern, deren billige Uebernahme in den Staatsbetrieb regeln, die Herstellung der Anschlüsse an die Hauptbahnen erleichtern und die Aushilfe von Fahrbetriebsmitteln ermöglichen.

Ferner sollen die Materialien für den Bau von Lokalbahnen von den Bahnen zum Selbstkostenpreis geführt und den Tertiärbahnen die Benutzung der Reichsstrassen gewährt werden. Die Rede des Handelsministers, sowie den Bericht des Eisenbahnausschusses tragen wir nach, da das sich erst nächste Woche vertagende Herrenhaus über diese Gesetzesvorlage noch endgültig zu entscheiden hat.

Die staatliche Einlösung der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn.

Auch diese noch vom Herrenhause zu berathende Gesetzesvorlage wurde vom Abgeordnetenhause unverändert ange-

nommen; den Ausschussbericht hierüber tragen wir ebenfalls nach.

Die Ausdehnung der Unfallversicherung auf die Eisenbahnbediensteten und das Haftpflichtgesetz.

Die unter dieser Ueberschrift in Nr. 37 S. 345 d. Ztg. mitgetheilte, vom Herrenhause beschlossene Aenderung zum Unfallversicherungs-Gesetz, bezüglich dessen Anwendung auf Eisenbahnbedienstete wurde vom Abgeordnetenhause angenommen. Zugleich wurde die Resolution gefasst, wonach die Regierung das Entsprechende zu veranlassen habe, damit die Schiedsgerichte der Unfallversicherungs-Anstalten durch ausreichende Zusammensetzung derselben in die Lage versetzt werden, der ihnen überhaupt und insbesondere auch durch diese Gesetze erwachsenden Vermehrung des Umfanges ihrer Aufgaben gerecht werden zu können.

Die Frühjahrssession des Oesterreichischen Staatseisenbahnrathes.

Den eigentlichen, vom Handelsminister eröffneten Verhandlungen gingen die Konferenzen der Komitees voran. Die Vorlagen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen bestanden aus dem Bericht über die Durchführung der Beschlüsse der letzten Staatseisenbahnraths-Sitzung, aus dem technisch-administrativen und aus dem kommerziellen Theil, welche Berichte mehrere Anregungen, bezw. Initiativanträge veranlassten.

Unter den allgemeinen Angelegenheiten gab der Antrag wegen Abhilfe gegen den Mangel an Frachtwagen und wegen Inverkehrsetzung von Personenwagen besserer Qualität auf den Galizischen Staatsbahnen zu einer Diskussion Anlass. Der Präsident Sektionschef Dr. v. Bilinski verwies darauf, dass die Wagendirigirung, wie sie jetzt besteht, ausgezeichnet funktionire und das verfrachtende Publikum keinen Anlass zu Beschwerden haben könne. Es bestehe kein Mangel an Wagen überhaupt. Einen solchen Wagenstand, welcher die Gewähr bieten würde, dass bei einer starken Konjunktur an einem gewissen Punkte etwa durch 24 Stunden kein Wagenmangel eintritt, werde man unmöglich erreichen, auch dann nicht, wenn das Parlament noch weitere 3000 Wagen bewilligt. Die Generaldirektion müsse sich in dieser Hinsicht an die Einsicht des verfrachtenden Publikums wenden. Der Präsident trat den in Polnischen Journalen aufgetauchten unrichtigen Behauptungen in Bezug auf die Qualität der Personenwagen entgegen. Es werde der Generaldirektion zum Vorwurfe gemacht, dass mit dem Zeitpunkte der Verstaatlichung der Carl-Ludwigbahn die guten von dieser letzteren Bahn angeschafften Wagen aus Galizien abgezogen und auf die westlichen Linien dirigirt worden seien, während nach Galizien schlechte Wagen gegeben wurden. Diese Behauptungen seien vollständig unrichtig. Der Wagenpark der Galizischen Staatsbahnen sei in den letzten zwei Jahren um 193 Wagen neuester Type mit Seitengängen vermehrt worden.

Der Antrag wegen Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Mährisch-Schlesischen Centralbahn wird in der Form angenommen, dass es der Regierung anheimgegeben werde, dieses Ziel im passenden Zeitpunkte anzustreben. Eine Bemerkung gibt dem Handelsminister Grafen Wurmbrand Anlass, zu betonen, er habe in seiner Begrüssungsansprache nicht gesagt, dass der Ausdruck der Wünsche oder die Besprechung von Fragen auf dem Gebiete der Eisenbahnverstaatlichung nicht in den Wirkungskreis des Staatseisenbahnrathes falle, sondern er habe seine Ansicht dahin geäussert, dass es ihm zweckmässig erscheine, wenn die kurze Zeit, welche dem Staatseisenbahnrathe zu Gebote stehe, für näher liegende wichtige Verkehrsfragen gewidmet werde, als den grossen Fragen, die der Staatseisenbahnrath ebenso wenig zu entscheiden habe, als der Landtag über die Verstaatlichung Beschlüsse zu fassen hat. Dies sei dem Reichsrathe vorbehalten. Zu dem Antrage, die Generaldirektion sei aufzufordern, die Rekonstruktion der Bahnhöfe von Krakau und Lemberg ehemöglichst durchzuführen, gab der Präsident die Erklärung ab, dass ihm vom Handelsministerium die Mittheilung zugekommen sei, dass die Verhandlungen mit der Ferdinands-Nordbahn wegen Rekonstruktion des Krakauer Bahnhofes auf dem besten Wege seien, eine Einigung herbeizuführen. Eine längere Debatte knüpfte sich an die Anträge, betreffend Angelegenheiten der Fahrordnung. Es handelte sich hierbei hauptsächlich um die Verbesserung der Zugverbindungen der Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Mähren, Schlesien und Galizien. Es wurde beschlossen, der Regierung zu empfehlen, zur Lösung dieser Fragen besondere Enqueten zu veranstalten, zu denen Vertreter der Handelskammern, sowie der betreffenden Eisenbahngesellschaften beigezogen werden sollen. — Unter den kommerziellen Angelegenheiten gab der Antrag bezüglich tarifarischer Begünstigungen für die Malzindustrie zu einer längeren Debatte Veranlassung. Der Vertreter der Generaldirektion, Hofrath Dr. Liharzik, gab eine Darstellung der tarifarischen Verhältnisse für den Getreideverkehr aus Russland nach Norddeutschland hinsichtlich der Routen über Brody und Podwoloczyska einerseits und Nowosielica andererseits und stellte namens der Generaldirektion die thunlichste Berücksichtigung der Interessen der Handelsplätze von Brody und Podwoloczyska in Aussicht. Nachdem die Tagesordnung erschöpft war, sprach der Präsident Sektionschef v. Bilinski, der im Laufe der Verhandlung den Vorsitz übernommen hatte, den Mitgliedern des Staatseisenbahnrathes und insbesondere den Referenten den Dank der Regierung, sowie der Generaldirektion der Staatsbahnen aus. Der Staatseisenbahnrath werde auch diesmal die Ueberzeugung gewonnen haben, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung, wo dies nur irgendwie möglich ist, den volkswirthschaftlichen Interessen Rechnung zu tragen bestrebt sei. Diese mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Worte wurden von dem Mitgliede Bondy erwidert, worauf der Vorsitzende die Versammlung schloss.

Eröffnung einer Theilstrecke der Unterkrainer Bahnen.

Am 1. Juni d. J. wurde die Theilstrecke Grosslupp-Rudolfswerth-Strascha der Unterkrainer Bahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Dieselbe beginnt am südlichen Ende der Station Grosslupp der bereits eröffneten Theilstrecke Laibach-Grosslupp-Gottschee der Unterkrainer Bahnen und führt über die Stationen, beziehungsweise Haltestellen: Schalna (Haltestelle), Weixelburg, Sittich, St. Veit bei Sittich (Haltestelle), Rodokendorf, Grosslack, Treffen, Hönigstein, Rudolfswerth nach Strascha. Die vorgenannten Stationen wurden für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personenverkehr in Benutzung genommen. Der Betrieb auf dieser Linie wird von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt und ist diese Strecke speziell der K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Villach unterstellt.

Die elektrische Untergrundbahn in Budapest.

Die Eisenbahnkommission der Budapester Stadtverwaltung hat die Grundzüge des Vertrags, der mit der Budapester Strassenbahngesellschaft und der Budapester Elektrischen Stadtbahn-Aktiengesellschaft abgeschlossen werden soll, fertiggestellt nachdem der Handelsminister forderte, dass die Bahn bis zur Eröffnung der Milleniumsausstellung dem Verkehr übergeben werde.

Diesen Grundzügen zufolge ist die Bahn nach Ablauf der 90jährigen Konzessionsdauer im betriebsfähigen Zustande mit allem Zugehör unentgeltlich in das Eigenthumsrecht der Gemeinde zu übergeben.

Von den übrigen Bestimmungen heben wir noch folgende hervor: die Regierung sei zu bitten, dem Unternehmen volle Stempel- und Gebührenfreiheit zu bewilligen; die Kommune soll sämmtliche kommunalen Abgaben für dieselbe Zeitdauer wie der Staat erlassen, doch wäre die Regierung zu ersuchen, dass sie eine 30jährige Steuerfreiheit bewillige; für die Inanspruchnahme des städtischen Grundes ist keine Gebühr zu entrichten; nur zur Anerkennung des städtischen Hoheitsrechts wird alljährlich ein 20-Kronenstück gefordert. Die Fahrgebühr wird für die ersten 15 Jahre der Vertragsdauer einheitlich mit 10 kr. für eine Person festgestellt. Vom Jahre 1940 ab soll der Kommune das Recht zustehen, die Untergrundbahn abzulösen. Die Partizipation der Kommune an dem Reinerträgniss soll vom sechzehnten Jahre ab beginnen, in den ersten 10 Jahren 1 % betragen und dann von 10 zu 10 Jahren um 1 bis 5 % steigen. Die von der Unternehmung zu erlegende Kaution wird mit 15000 fl. bemessen.

Bei der am 15. v. Mts. abgehaltenen technisch-polizeilichen Begehung dieses Bahnprojekts wurde die Dicke der Erdschichte zwischen dem Niveau des Strassenkörpers und dem Tunnel, durch welchen die elektrische Untergrundbahn führt, mit 60 cm als vollkommen genügend erklärt, dagegen die vorgeschlagene Anbringung der Auf- und Niedergänge zur bezw. von der Strasse in einige Häuser oder Gewölbe abgelehnt.

Die rauchlose Lokomotive.

Die hochwichtige Erfindung einer solchen ist dem Ingenieur Theodor Langer der Oesterreichischen Nordwestbahn zu danken, deren Erprobung jüngst vor Fachmännern der Regierung und der Eisenbahnen bei einem Separatschnellzuge Wien-Znaim und zurück mit einer Geschwindigkeit von zuweilen 75 km glänzend gelungen ist.

Der Langer'sche Rauchverzehrer besteht im Wesen darin, dass oberhalb des Rostes atmosphärische Luft in den Heizraum geführt wird und hier die vollständige Verbrennung der Rauchgase bewirkt. Ein Kreisschieber, dessen Spalten sich beim Oeffnen der Heizthür automatisch und fächerförmig ausbreiten und dessen allmähliche Schliessung durch einen „Katarakt“ ebenfalls selbstthätig erfolgt, gestattet der Luft

den Eintritt in den Heizraum. Die Strahlen eines Dampfschleierrohrs zwingen die Rauchgase, zur Heizthür zurückzuströmen, wo sie durcheinander gewirbelt sich mit der eingesogenen Luft mengen und verbrennen, so vollständig verbrennen, dass man schon erfolgreiche Versuche unternehmen konnte, bei Benutzung dieses Rauchverzehrers alle Funkenfangapparate zu beseitigen. Der Kreisschieber bleibt je nach der Qualität der verwendeten Kohle längere oder kürzere Zeit geöffnet. Bei der Hinfahrt wurde Waldenburger Kohle verwendet, welche ein blos 5 Sekunden dauerndes Funktioniren des Apparats erforderte; bei der Rückfahrt dagegen wurde mit Ostrauer Kohle geheizt, und der Schieber blieb 17 Sekunden offen. Je geringwerthiger die Kohle, desto grösser ist die Ersparniss an Brennmaterial. Im Durchschnitte beläuft sich der hierdurch gewonnene Vortheil auf $^1/_{10}$ des Kohlenverbrauchs, sodass, wenn man die Feuerungskosten einer Lokomotive im praktischen Betriebe mit 600 fl. monatlich veranschlagt, der 600 fl. kostende Apparat in längstens einem Jahre getilgt erscheint. Die Bedienung des Rauchverzehrers verursacht dem Maschinenpersonal nicht die geringste Mühe, denn er arbeitet automatisch. Der Apparat kann in 2 Tagen an allen Maschinen ohne Unterschied des Systems angebracht werden. Die Dauerhaftigkeit der Konstruktion wird nur noch von deren Einfachheit übertroffen.

Vor 2 Jahren fand auf der Nordwestbahn die erste Fahrt mit einer so adjustirten Schnellzugmaschine statt. Heute sind bereits sämmtliche Schnellzuglokomotiven der Nordwestbahn, 33 an der Zahl, mit Rauchverzehrern ausgerüstet. Die Bosnisch-Herzegowinischen Zahnradmaschinen, sowie einige Lokomotiven der Ungarischen Staatsbahnen verwenden den Apparat seit mehr als einem Jahre. Die mittlere Ersparniss beträgt 17 %. Die rauchlose Lokomotive dürfte für die Städtebahnen eine noch viel grössere Bedeutung dadurch erlangen, dass die Beseitigung des lästigen Rauchs durch dieselben erzielt würde.

Betriebseinnahmen der Ungarischen Eisenbahnen im Monate April d. J.

In diesem Monate haben vereinnahmt (der Unterschied gegen das Vorjahr ist durch ± ausgedrückt):

a) die Ungarischen Staatseisenbahnen . . . . . 6 139 000 fl.
für 1 km 810 fl. (+ 156 013 fl., für 1 km + 20 fl.),

b) die übrigen Haupt- bezw. Privatbahnen . . . 1 076 513 „
für 1 km 762 fl. (— 212 612 fl., für 1 km — 152 fl.),

c) alle Lokalbahnen zusammen . . . . 761 109 „
für 1 km 195 fl. (+ 158 589 fl., für 1 km + 19 fl.).

sämmtliche vorstehend bezeichneten Bahnen . 7 976 622 fl.
für 1 km 626 fl. (+ 101 990 fl., für 1 km — 8 fl.).

In den ersten 4 Monaten dieses Jahres haben diese Bahnen vereinnahmt:

a)	24 870 206 fl.	(+ 1 509 467 fl.),	für 1 km 3 321 fl.	(+ 200 fl.)
b)	4 224 798 „	(— 57 464 „),	„ 1 „ 3 118 „	(— 42 „)
c)	2 757 723 „	(+ 555 471 „),	„ 1 „ 712 „	(+ 69 „)
zus.	31 852 727 fl.	(+ 2 007 474 fl.),	für 1 km 2508 fl.	(+ 81 fl.)

Generalversammlung der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabrikgesellschaft am 23. Mai d. J.

Der Reingewinn des verflossenen Jahres betrug 152 566 fl. Es wurde beschlossen, Abschreibungen im Gesammtbetrage von 37 141 fl. vorzunehmen, ferner eine 7 % Dividende im Betrage von 70 000 fl. zu vertheilen, zur Dotirung des Reservefonds die Summe von 16 232 fl. zu verwenden und den Betrag von 17 874 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft am 28. Mai d. J.

Von der vollständigen Verlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen. Es wurde nur jene Stelle des Berichtes verlesen, in welcher die Bemessung der Dividende mit 4 Frcs. begründet wird. Auf die Anfrage eines Aktionärs erklärte der Präsident, dass die Verwaltung keine genaue Ziffer bezüglich des Investitionsbedarfes der nächsten Jahre angeben könne, weil sie nicht wisse, welche weiteren Arbeiten für den eigenen Bedarf der Südbahn nothwendig sein werden. Approximativ dürfte die Gesammtsumme der Investitionen, welche in den nächsten 3 Jahren erforderlich sein werde, 4 bis 4.5 Millionen Gulden betragen. Der Verwaltungsrath habe im abgelaufenen Jahre die Frage der Prioritätenkonversion genau studirt und die hervorragendsten Kapazitäten im finanziellen Fache zu Rathe gezogen. Die Verwaltung sei zu der Ueberzeugung gekommen, dass von allen vorgelegten Projekten nur die Konversion der 5 % Prioritäten Aussicht auf Erfolg habe und die Möglichkeit der Durchführung biete. Die Konversion könne jedenfalls nur eine fakultative sein. Die Verwaltung habe den ersten Schritt zur Konversion gemacht und bei der Regierung um die Erlaubniss zur Durchführung der Konversion angesucht. Diese Erlaubniss habe die Regierung kurz vor der Generalversammlung ertheilt. Der Verwaltungsrath habe ein Komitee eingesetzt, welches den Erlass der Regierung und die in demselben an die Konversion geknüpften Bedingungen studiren und prüfen solle, ob die Konversion durchführbar und für die Aktionäre nutzbringend sei.

Hinsichtlich der Verwendung des Ueberschusses von 3 169 105 fl. wurde beschlossen, den Dividendenkupon des Jahres 1893 mit 4 Frcs. vom 1. Juni 1894 an einzulösen, wofür ein Betrag von 2 953 728 Frcs. bezw., zum Kurse von 50 angenommen, ein Betrag von 1 476 864 Frcs. erforderlich wäre, und den Restbetrag von 1 692 241 fl. (nebst den Vorträgen aus früheren Jahren von 8 607 067 fl.) auf neue Rechnung vorzutragen. Dem Verwaltungsrathe wurde ferner die Ermächtigung ertheilt, den Vertrag wegen Uebernahme des Betriebes auf der Lokalbahn Kapfenberg-Seebach-Au mit dem Landesausschusse für Steiermark auf analoger Basis wie jenen bezüglich der Lokalbahnen Pöttschach-Gonobitz und Preding-Wieselsdorf-Stainz formell abzuschliessen.

Generalversammlung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn am 26. Mai d. J.

Ueber die Verwendung des Reinerträgnisses wurde folgender Bericht erstattet. Infolge der Durchführung der Prioritätenkonversion steht diesmal der auf Gewinn- und Verlustkonto ausgewiesene Ueberschuss von 63 854 fl. vollständig zur Verfügung der Aktionäre und der Verwaltungsrath stellt sonach den von der Versammlung genehmigten Antrag, es sei der am 1. Juli 1894 fällige Aktienkupon mit 4,75 fl. einzulösen und der hiernach verbleibende Restbetrag von 7 604 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nachdem der am 1. Januar 1894 fällig gewesene Aktienkupon, welcher die Zinsenvergütung für das zweite Semester 1893 bildet, bereits mit 4 fl. eingelöst worden ist, so enthält der am 1. Juli 1894 fällig werdende Kupon die in der Staatsgarantie liegende Minimalrente von 4 fl. als à conto-Zahlung für das erste Semester 1894 und die Restdividende von 75 kr. für das Jahr 1893.

Generalversammlung der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow) am 26. Mai d. J.

Infolge des Rechenschaftsberichtes für 1893 beschloss die Versammlung, von dem zur Verfügung stehenden Gewinnsaldo von 109 988 fl. für jede Prioritätsaktie eine 4 % Dividende, d. i. 8 fl. oder für 13 721 Stück den Betrag von 109 768 fl. auszubezahlen und den Restbetrag von 220 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben.

Generalversammlung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn am 28. Mai d. J.

Die Generalversammlung genehmigte sämmtliche Anträge des Revisionsausschusses und Verwaltungsrathes. Danach wird von dem Reingewinn von 124 773 fl. eine 5 % Dividende, d. i. 102 000 fl. vertheilt und der Rest von 22 773 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Generalversammlung der Eisenbahn Wien-Anspang am 28. Mai d. J.

Nach dem für 1893 erstatteten Gestionsberichte des Verwaltungsrathes haben sich die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres günstiger als jene des Vorjahres gestaltet. Die Betriebseinnahmen weisen eine Steigerung um 85 987 fl., die Ausgaben eine solche um 39 259 fl. aus. Von dem mit 320 265 fl. ausgewiesenen Betriebserträgnisse sind zunächst für Verzinsung und Amortisation der Prioritätsanleihe 165 520 fl. in Abrechnung zu bringen und von dem Reste 5 % mit 7 737 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen, so dass noch 147 008 fl. und unter Hinzurechnung des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 150 004 fl. verfügbar sind. Es wurde beschlossen, auf die emittirten 21 000 Aktien eine Dividende von 7 fl. für die Aktie, d. i. 3,5 % — um 1 % mehr als für das Vorjahr — mit 147 000 fl. auszuzahlen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Die Dividende gelangt vom 2. Juli d. J. ab zur Auszahlung.

Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft am 29. Mai d. J.

Auf Grund des verlesenen Geschäftsberichtes für 1893 beziffert sich der Reingewinn, welcher nach Leistung einer Abschlagszahlung von 12,5 Frcs. für die Aktie verbleibt, mit 4,8 Millionen Gulden. Zur Komplettirung der Dividende auf 25 Frcs. sind 3,3 Millionen Gulden erforderlich und es verbleiben 1,523 Millionen Gulden. Von diesem Ueberschusse erhält der Verwaltungsrath die 2,5 % Tantieme mit 38 083 fl., so dass noch der Betrag von 1 485 257 fl. erübrigt. Es wurde beschlossen, eine Superdividende von 3 Frcs. für die Aktie und den Genussschein, demnach im ganzen 1 650 000 Frcs. oder, zum Kurse von 50 gerechnet, 825 000 fl. zu vertheilen und den Rest von 660 257 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesammtdividende beträgt daher 28 Frcs.

Generalversammlung der Böhmischen Westbahn am 29. Mai d. J.

Nach Erstattung des Berichtes für 1893 wurde vom Präsidenten in Bezug auf die Verstaatlichungsangelegenheit folgende Mittheilung gemacht: Das K. K. Handelsministerium hat die Aufforderung an uns gerichtet, im Einvernehmen mit der K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen die im Falle der Einlösung der Böhmischen Westbahn durch den Staat für die Ermittelung der konzessionsmässigen Einlösungsrente maassgebenden Durchschnittserträgnisse der in Betracht kommenden Betriebsjahre, sowie der sonstigen gegenseitig zu leistenden Vergütungen zu erheben. Auch wurde eine eingehende Prüfung des Bahnzustandes und des Zugehörs durch Organe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vorgenommen. Nachdem das Ministerium sich die Beschlussfassung darüber vorbehalten hat, ob und in welchem Zeitpunkte eine Einlösung unserer Bahn stattfinden soll, diese Entscheidung bisher uns nicht zugekommen ist, sind wir derzeit nicht in der Lage, weitere Mittheilungen in der in Rede stehenden Angelegenheit machen zu können.

Es wurde beschlossen, von dem nach Abzug der 5 % Reservefondsquote und Tantiemen, zuzüglich des vorjährigen Vortrages, sich ergebenden Ertragsüberschusse von 491 041 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 6 fl. für die Aktie (gegen 5 % für 1892), zusammen 360 000 fl., zur Zuweisung von 25 000 fl. an den Pensionsfonds, von 75 000 fl. an den Spezialfonds zu verwenden und den Rest von 31 041 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben.

Generalversammlung der Dampftramway-Gesellschaft am 29. Mai d. J.

Nach dem vorgetragenen Geschäftsberichte für 1893 ist das Betriebsergebniss, wenngleich durch beträchtliche Ausgaben wegen Schneeverwehungen im Monate Januar geschmälert, doch ein besseres als in den letzten Jahren. Die Betriebseinnahmen betrugen 347 369 (+ 20 079) fl., die Betriebsausgaben 243 815 (+ 12 086) fl. In Bezug auf die Verwendung des mit 103 160 fl. zur Verfügung stehenden Reingewinnes wurde beschlossen, den Kupon der 9 000 Stück Prioritätsaktien mit 81 000 fl., d. i. mit 9 fl. für das Stück = 4,5 %, den Kupon der 9 000 Stück Stammaktien mit je 1 fl., d. i. zusammen 9 000 fl., einzulösen, 9 998 fl. dem Erneuerungsfonds, 2 000 fl. dem zu errichtenden Amortisationsfonds zu überweisen und den Rest auf neue Rechnung vorzuschreiben.

Generalversammlung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 30. Mai d. J.

Der verlesene Jahresbericht für 1893 konstatirt, dass der Verkehr einen allseitigen Aufschwung genommen hat; insbesondere gilt dies von dem Personen- und Gepäckverkehr. Die Einnahmen aus demselben haben das Niveau des Jahres 1890, des letzten, welches der Einführung des Zonentarifes vorausging, noch um 244 081 fl. oder 4,46 % überschritten, während die Anzahl der beförderten Personen seit jenem Jahre um 45,53 % gestiegen ist.

Der Reinertrag des Hauptnetzes stellt sich auf 9 338 432 fl., das ist um 1 537 223 fl. höher als im Vorjahre; die Dividende wurde mit 137,25 fl. gegen 129,25 fl. im Vorjahre beantragt.

Die Generalversammlung beschloss, von dem zur Verfügung stehenden Ueberschusse von 7 169 552 fl. zur Auszahlung einer Superdividende von 84,75 fl. für die Aktie 6 314 828 fl. zu verwenden und den Rest von 854 724 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Nachdem die Voraussetzung für die im § 50 der Statuten vorgesehene 2,5 % Abschlagszahlung auf die Dividende des Jahres 1894 zugetroffen sei, so wird der am 1. Juli d. J. fällige Kupon mit 111 fl. für die ganze, 55,50 fl. für die halbe und 22,20 fl. für die Fünftelaktie eingelöst werden. Der Verwaltungsrath erbat sich endlich die Ermächtigung, die Konzession für eine Lokalbahn von Branowitz nach Pohrlitz nebst einer Flügelbahn von Rohrbach-Seelowitz nach Gross-Seelowitz und für eine Lokalbahn von Tobitschau nach Kojetein zu erwerben und alle mit der Durchführung derselben verbundenen Maassnahmen zu ergreifen. Der Verwaltungsrath beziffert die Kosten der erstgenannten Lokalbahn mit 578 000 fl., jene der letzteren mit 450 000 fl. und bemerkt, dass die Bedeckung dieser Kosten aus dem für die Ausführung und Erwerbung von Lokalbahnen bestimmten Prioritätsanlehen zu erfolgen hätte. Die Generalversammlung ertheilte einstimmig die verlangte Ermächtigung.

Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn am 30. Mai d. J.

Der Bericht für 1893 theilt mit, dass die Rentenbeträge, welche dem Unternehmen für die mit 1. Januar 1889 erfolgte Ueberlassung der Führung des Betriebes der gesellschaftlichen Linien für Rechnung der beiden Staatsverwaltungen von diesen zuzufliessen haben, bisher pünktlich eingegangen und ihrer Bestimmung gemäss verwendet worden sind. Der gesellschaftliche Reservefonds B, welcher Ende 1892 eine Höhe von 56 459 fl. auswies, beträgt Ende 1893 noch 53 754 fl., obgleich aus diesem Fonds auch im abgelaufenen Jahre die Stempelgebühren für die Prioritäten 1. und 2. Emission gezahlt worden sind. Ein Kursgewinn beim Verkäufe von Effekten des Fonds und das Zinsenerträgniss der Fondseffekten ermöglichte dieses günstige Resultat.

In betreff Einlösung der Aktien seitens der Oesterreichischen Regierung ist dem Vorsitzenden der Verwaltung seitens der Regierung keine Mittheilung zugekommen, dass sie die Einlösung beabsichtige.

Nach Bekanntgabe des Erlasses der Königlich Ungarischen Regierung und der hierüber gemäss der handelsgesetzlichen Bestimmung erfolgten Verständigung der Gläubiger von der beabsichtigten Reduktion des Aktienkapitals wurde folgender Antrag des Verwaltungsrathes von der Versammlung angenommen: Die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath, der Ungarischen Regierung zu erklären, dass dieselbe durch die erfolgte Einlösung von an die Gesellschaft zu übergebenden 24 531 Aktien der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn allen ihren Verpflichtungen hinsichtlich der Verzinsung und Amortisation der gesellschaftlichen Aktien vollkommen nachgekommen ist, bis auf einen Betrag von 1,6 fl. Oe. W. in Silber für die Aktie, welcher an die Gesellschaft entweder nach wie vor halbjährlich oder entsprechend kapitalisirt zu bezahlen sein wird; ferner demzufolge zu beschliessen, dass das Aktienkapital der Gesellschaft auf den Nominalbetrag von 7 413 800 fl. in Silber reduzirt werde und den Verwaltungsrath zu ermächtigen, die amortisirten 24 531 Stück Aktien zu vernichten und danach eine Statutenänderung vorzunehmen.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn am 31. Mai d. J.

Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1893 gemäss beschloss die Versammlung, eine 7 % Dividende zur Auszahlung zu bringen. Für die Tantieme des Verwaltungsrathes wurden 72 009 fl. bestimmt; vorgetragen wurden 797 840 fl. gegen 409 752 fl. im Vorjahre. Weiter wurden folgende Beschlüsse gefasst: Das gesellschaftliche Kapital wird durch Emission von 6 667 neuen Aktien im Gesammtbetrage von 1 000 050 fl. erhöht, sodass sich dann das Kapital auf 13 999 150 fl. beläuft. Die neuen Aktien werden den alten vollständig gleichgestellt. Von diesen Aktien werden 4 815 im Nominalwerthe von 722 250 fl. unter der Voraussetzung, dass die Genehmigung der Statutenänderung bis 30. d. Mts. erfolgt, in folgender Weise begeben: den Aktionären wird das Bezugsrecht in der Weise eingeräumt, dass je 18 alte Aktien zum Bezuge einer neuen zum Kurse von 185,25, zuzüglich der laufenden Zinsen vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. mit 3,75 fl., berechtigen. Dieses Bezugsrecht bleibt bis zum 31. Juli in Geltung. Hinsichtlich des Aktienrestes, sowie der von den bezugsberechtigten Aktionären nicht rechtzeitig bezogenen Aktien wird der Verwaltungsrath ermächtigt, den Verkauf zu besorgen.

Generalversammlung der Kolomeaer Lokalbahnen am 31. Mai d. J.

Dem Geschäftsberichte für 1893 gemäss wurde das Projekt für die Ausführung einer von der gesellschaftlichen Bahn ausmündenden normalspurigen Lokalbahn zum Anschlusse an die Station Delatyn der im Bau befindlichen Staatsbahn Stanislau-Woronienka dem Handelsministerium zur kommissionellen Amtshandlung und Einleitung der Konzessionsverhandlungen für den Bau und Betrieb der genannten Linie vorgelegt und auch den Landesausschuss um finanzielle Unterstützung dieses Unternehmens ersucht. Der Verwaltungsrath hat ferner um die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn vom Bahnhofe Kolomea über Horodenka nach Zaleszczyki oder zum Anschlusse an irgend einen Punkt der projektirten Ostgalizischen Eisenbahnen oder zum Anschlusse an die projektirte Lokalbahn Luzan-Zaleszczyki angesucht, da die bestehende Wechselwirkung des Austausches gewisser Bodenprodukte es als wünschenswerth erscheinen lasse, das gesellschaftliche Netz auch in nordöstlicher Richtung auszudehnen.

Nach ertheilter Genehmigung dieser Projekte wurde beschlossen, von dem Gewinnsaldo von 17 589 fl. eine Dividende von 2.75 % = 5,50 fl. für jede Prioritätsaktie, somit für 3 176 Stück den Betrag von 17 468 fl. am 1. Juli d. J. auszubezahlen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Wieder war die Börsenstimmung von der Politik beherrscht. Die wegen der kirchenpolitischen Fragen erfolgte Demission des Ungarischen Ministeriums Wekerle und die Krise in Bulgarien wirkten beunruhigend, während der Abschluss der Handelsverträge mit Russland und Rumänien allseitig befriedigt; dazu kamen die günstigen Jahresberichte

in den vielen, im Laufe der verflossenen Woche abgehaltenen Generalversammlungen der Eisenbahnen. Eine steigende Tendenz entwickelten die Aktien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (1646), der Böhmischen Nordbahn (259,50), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3075), der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn (278), der Staatsbahnen (240,25) und der Südbahn (105,50 sammt Kuponzuschlag), gleich blieben die Aktien der Buschtěhrader Eisenbahn (1248) und der Elbethalbahn (260,50). Schwächer bewerthet wurden die Aktien der Böhmischen Westbahn (398), der Kaschau-Oderberger Bahn (186), der Nordwestbahn (224), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (200) und der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn (202,25). In Prioritäten war es, bis auf die 5 % der Südbahn, ganz still.

Ein neuer Vorschlag der Durchschienung des Kanals zwischen Frankreich und England.

In der „Zeitschr. d. V. Deutscher Ing." wird ein Plan für eine submarine Eisenbahn zwischen Frankreich und England mitgetheilt, der mindestens höchst originell, wenngleich kaum aussichtsvoll ist.

Reed will zwischen dem Kap Gris Nez und einem Punkte zwischen Dover und Folkestone eine Rohrleitung aus Stahl oder Gusseisen mit doppelter Wandung versenken und auf dem Meeresboden, dessen Gefälle hier 1 : 200 nicht überschreitet, in Abständen von 100 m auf niedrigen Senkbrunnen lagern, welche gleichzeitig mit den einzelnen, gleich langen Rohrabschnitten versenkt werden. Die Senkbrunnen sollen durch ihr Gewicht den Auftrieb des Rohres überwinden.

In 25 m Abstand soll ein zweites ganz gleiches Rohr gelagert und durch eisernes Fachwerk mit dem ersten Rohr verbunden werden, so dass beide zusammen einen kräftigen, flach liegenden Träger bilden, der wohl die Horizontalkräfte der Wellen aufzunehmen vermöchte.

Jeder Rohrstrang wird nur in einer Richtung befahren; der elektrisch angetriebene Zug erzeugt nicht nur keine Verunreinigung der Tunnelluft, sondern wirkt als Kolben im Rohre ansaugend auf die frische und austreibend auf die verdorbene Luft.

Die ringförmigen Räume zwischen den Doppelwänden der Rohre sollen durch parallel zur Achse gelagerte I-Träger und Cementbetonfüllung versteift werden.

Die einzelnen 100 m langen Rohrstücke sollen, an den Enden luftdicht verschlossen, an ihren Verwendungsort gebracht und durch Vermittelung des gelenkig am Ende angeschlossenen Senkbrunnens versenkt werden.

Bei der verhältnissmässig geringen Meerestiefe von 30 m soll das freie Ende des sich schräg einstellenden Rohres über das Wasser hinausragen und so Gelegenheit zum Anschluss des nächsten Gliedes vor der Versenkung bieten.

Die Ausführbarkeit des Reed'schen Vorschlages vorausgesetzt, würden die Anlagekosten, mangels der Grundirungsarbeiten unter Wasser, verhältnissmässig gering ausfallen.

Eine elektrische Bergbahn.

Professor Lowe, für den die Amerikaner die Erfindung des Wasserstoffgases und des künstlichen Eises in Anspruch nehmen, Professor T. S. C. Lowe, dem für diese und seine zahlreichen anderen der Menschheit nützenden Erfindungen vom Franklininstitut in Philadelphia die höchste Auszeichnung, bestehend in 3 Medaillen und einem Diplom, zu theil geworden ist, Professor Lowe hat geplant, gebaut und präsidirt jetzt einer Bahn, die auf den nach ihm benannten Loweberg in Süd-Carolina führt und die sich durch ausgedehnte Anwendung der Elektrizität als Triebkraft auszeichnet. So zu lesen im „Scientific American".

Diese Bahn verbindet Pasadena, eine wunderschöne Stadt in der Nähe von Los Angeles, mit dem höchsten Gipfel in den Bergen der Sierra Madre, ist 9 Englische Meilen = 14,4 km lang und erhebt sich bis etwa 2000 m über dem Meeresspiegel.

Die Bergbahn beginnt bei Altadena, 19—20 km von Los Angeles und 5 km von Pasadena am Bahnhof einer Lokalbahn.

Die ersten 4 km der Lowebahn werden mit Trolley betrieben, 2,5 km davon liegen auf dem Mesaberge. In 1,6 km vom Anfangspunkte wird Rubio Canyon, eine tiefe romantische Felsschlucht, überschritten.

Der Trolleybetrieb nimmt ein Ende am Rubiohotel und -Pavillon, 730 m über dem Meere. Von hier führt eine Seilbahn, deren beide Geleise eine gemeinsame Mittelschiene haben, in 48—62 % Steigung auf einer 1000 m langen Strecke die Reisenden in 8 Minuten auf die Höhe des Echoberges, nahezu 1200 m über dem Meere.

Zwei Wagen mit je 3 ansteigend angeordneten Querbänken sind hier an ein gemeinsames Seil gehängt, das über eine Rolle auf den Gipfel der Bahn läuft und den einen Wagen absteigen lässt, während der andere emporklimmt. Wo sich die Wagen in der Bahnmitte begegnen, sind die Geleise seitlich ausgebogen, so dass die gemeinschaftliche Mittelschiene sich in 2 Schienen, je eine für jedes Geleis, spaltet.

Auch diese Seilbahn wird elektrisch betrieben. Auf der Höhe des Echoberges steht das Maschinenhaus, in dem eine 75pferdige Dynamomaschine mit 800 Touren das 17 Mal in der Minute umlaufende Seilrad treibt. Die Maschinenanlage ist von Hallidie in San Francisco, dem Erbauer der ersten Strassenseilbahn, entworfen worden.

Das Seil hat 40 mm Durchmesser; des Seilrades Umfang ist mit selbstthätigen Seilklemmen und einer selbstwirkenden Bandbremse versehen.

Der Wagenführer kann von jeder Stelle der Strecke an das Maschinenhaus telegraphiren und anfahren oder anhalten.

Ein doppelpoliger Edisonmotor liefert den Strom für die ganze Anlage, ist in Altadena aufgestellt und wird durch 2 60pferdige Otto'sche Gasmaschinen getrieben, zu denen das Gas in eigener Anstalt billig erzeugt wird. Demnächst soll eine Röhre von 200 mm Durchmesser einen Wasserstrom aus 460 m Höhe gegen 2 grosse Peltonräder leiten und so zum Antrieb dienen. Man erwartet hiervon eine erhebliche Herabsetzung der Unterhaltungskosten.

Das Maschinenhaus ist 1,5 km unterhalb des Hotels geplant. Ausser dem Strom für den Trolley- und Kabelbetrieb soll die Wasserkraft auch noch den Strom zur Beleuchtung für Hotel und Felsschlucht liefern. Die elektrisch beleuchtete Felsschlucht soll dann ein Glanzpunkt der Eisenbahnfahrt werden.

Bücherschau.

Die Schmiermittel. Methoden zu ihrer Untersuchung und Werthbestimmung. Im Anschluss an das 1885 erschienene Werk: Die Schmiermittel und Lagermetalle für Lokomotiven, Eisenbahnwagen, Schiffsmaschinen, Lokomobilen, stationäre Dampfmaschinen, Transmissionen und Arbeitsmaschinen, bearbeitet von Josef Grossmann, Oberingenieur der Oesterreichischen Nordwestbahn. Mit 25 Abbildungen im Texte. Wiesbaden. C. W. Kreidel's Verlag. 1894. Preis 4,80 *M.*

Der Gegenstand beansprucht eine hervorragende Beachtung und demzufolge muss es begrüsst werden, dass die frühere Veröffentlichung des Verfassers in der vorliegenden bis auf die Gegenwart fortgeführt ist. Dies ist um so wesentlicher, als seitdem durch die zunehmende Verwendung der Mineralschmieröle auch die Methoden zu ihrer Prüfung und Werthbestimmung in wesentlichen Punkten verbessert worden sind.

In dem Widerstreit der Meinungen darüber, ob flüssige oder konsistente Schmiermittel den Vorzug verdienen, stellt sich der Verfasser auf die Seite der Anhänger der Oelschmierung, verhehlt indessen nicht, dass in gewissen Fällen die Starrschmiere — animalische oder vegetabilische Seifen mit einem Zusatz von Mineralöl — mit Vortheil zu verwenden seien, beispielsweise für die Leerscheiben der Triebwerke, wie überall da, wo die Zuführung und Erhaltung des Schmieröls auf den Gleitflächen mit Schwierigkeiten verbunden ist. Nicht aber bei Lokomotiven, wo die konsistenten Schmieren sich nicht bewährt haben. Im grossen und ganzen findet der Verfasser die Oelschmierung vortheilhafter; sie sollte ohne triftigen Grund nicht verlassen werden. Neuerdings nun sind die Oele thierischen und pflanzlichen Ursprungs immer mehr durch die Mineralöle verdrängt worden; seit 1885 sind auch an die Stelle der Braunkohlen- und Schieferöle die aus den Erdölen erzeugten Mineralschmieröle getreten. Doch haben für die unter Dampf gehenden Maschinentheile — Kolben und Schieber — die gewöhnlichen Mineralöle nicht befriedigt. Man hat sie daher mit Oelen thierischen oder pflanzlichen Ursprungs vermischt angewendet.

Um mehrfach zu Tage getretenen Anschauungen, welche mit der strengen wissenschaftlichen Forschung nicht im Einklang stehen, auf das richtige Maass zurückzuführen, ist vom Verfasser vor der eingehenden Besprechung der praktischen Seite der Frage in eine Erörterung der rein wissenschaftlichen Forschungsergebnisse eingetreten worden. Insbesondere sind die Verdienste, welche sich Petroff mit Bezug auf die Klarstellung der Reibungsgesetze geschmierter Flächen erworben hat, eingehender gewürdigt worden. Die Untersuchungen ermöglichen, den Reibungskoëffizienten für bestimmte Gebrauchszwecke mit grösserer Sicherheit als früher zu treffen.

Im Hinblick auf die rein praktische Seite der Angelegenheit hat der Verfasser im weiteren allgemeine Grundsätze für die Wahl der Schmiermittel aufgestellt und daran anschliessend die Prüfung der Schmiermittel sehr eingehend besprochen.

Es handelt sich um die Bestimmung der Schlüpfrigkeit, des Entflammungs- und Zündpunktes, der inneren Reibung und des Flüssigkeitsgrades, der Kältebeständigkeit, des Dickwerdens und Harzens der Schmieröle, den Nachweis von fetten Oelen in Mineralölen und umgekehrt, das Verhalten gegen konzentrirte und verdünnte Schwefelsäure, die Bestimmung fester Beimengungen, der Wasserhaltigkeit, die Prüfung auf Harzöl, die Löslichkeit in Benzin, das spezifische Gewicht der Schmieröle und den Schmelz- und Erstarrungspunkt konsistenter Fette.

Schliesslich ist ausführlich über die Auswahl der Schmieröle für die verschiedenen Gebrauchszwecke gesprochen, und zwar ist speziell auf die Verwendung bei den Lokomotiven und Wagen der Eisenbahnen, bei Dampfschiffen, bei den stationären Dampfmaschinen und Triebwerken der Fabriken, bei den Spindeln der Spinnmaschinen, Webstühlen u. dergl. gerücksichtigt.

Eine Reihe tabellarischer Zusammenstellungen sind an den Schluss der Darstellung verwiesen.

Das Studium des auch äusserlich gut ausgestatteten Buches kann nur warm empfohlen werden.

Friedrich Julius Schüler †.

Am 29. Mai d. J. starb nach längeren Leiden auf seiner Villa in Mödling der Generaldirektor der Südbahn Friedrich Julius Schüler. Am 27. Februar 1832 in Buchsweiler (Elsass) geboren, studirte er anfänglich in Frankreich, wo er den Grad eines Bachelier des lettres erlangte, und sodann an der Universität in Heidelberg. Anlässlich des Ueberganges der Oesterreichischen Staatsbahnen in den Privatbetrieb kam Schüler mit anderen hervorragenden Fachmännern nach Oesterreich. Er begann seine Karriere an der Südbahn als Generalinspektor im Jahre 1861, wurde 1869 zum kommerziellen Direktor, 1871 zum Verkehrsdirektor und im Jahre 1878 nach dem Rücktritte Bontoux' zum Generaldirektor ernannt; Schüler hat somit volle 33 Jahre lang der Verwaltung der Südbahn angehört und 17 Jahre an deren Spitze gestanden. Für seine hervorragenden Verdienste wurden Schüler wiederholt Auszeichnungen zu theil, so u. a. 1873 die Verleihung des Ordens der Eisernen Krone, 1881 des Komthurkreuzes des Franz Josefsordens mit dem Stern und endlich die Berufung in das Oesterreichische Herrenhaus, wo er der Mittelpartei angehörte und sein Urtheil in fachlichen Fragen stets von grösstem Gewicht war.

In Schüler hat Oesterreich einen seiner ausgezeichnetsten Männer verloren. Er gehörte zu jenen hervorragenden Eisenbahn-Fachmännern, welche unser Verkehrswesen unter den grossen Gesichtspunkten der Volkswirthschaft betrachten und demgemäss ausgestalteten. Was er besonders für die Oesterreichische Südbahn geleistet hat, füllt ein Blatt in der Geschichte der Oesterreichischen Eisenbahnen aus; die finanziellen Verhältnisse der Südbahn wurden durch ihn vollständig geordnet, die Sicherheit der Prioritäten verbürgt, der kommerzielle und Verkehrsdienst zu einem mustergültigen gemacht. Er verstand es, den internationalen Fremdenverkehr auf den Linien dieser Bahn auf eine ungeahnte Höhe zu bringen; es sei nur an Abbazia und Toblach erinnert, die sein Werk waren. Auch das Südbahnhotel in Görz und die Hotelanlagen auf dem Semmering, in welchen Etablissements er den Wienern treffliche, nicht zu vergleichende Luftkurorte schaffte, sind sein Werk. Dabei war er ein edler, lauterer Charakter, ein Chef von seltener Herzensgüte. Ehre seinem Andenken!

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Genehmigung des Königl. Finanzministeriums wird die an der Sekundärbahnlinie Herrnhut-Bernstadt gelegene Station Bernstadt von jetzt ab die Bezeichnung „Bernstadt i. O.-L." führen.

Dresden, am 30. Mai 1894. (1358)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Eröffnung der Haltestelle Dopiewo für den Stückgut- und Viehverkehr. Am 15. Juni d. J. wird die zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka gelegene, bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Dopiewo auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen bleibt auch ferner ausgeschlossen.

Berlin, den 2. Juni 1894. (1359MG)

Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Erbach i. Rheingau. Die Abfertigungsbefugnisse der vorgenannten Haltestelle werden vom 1. Juli d. J. ab auf Güter- und Viehsendungen in Wagenladungen erweitert.

Frankfurt a. M., den 4. Juni 1894. (1360)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die zwischen den Stationen Paulinenaue und Friesack belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Vietznitz wird am 20. Juni d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr sowie für die regelmässige Beförderung von Milchsendungen in Betrieb genommen.

Vom gleichen Tage ab findet eine direkte Abfertigung solcher Transporte zwischen Vietznitz und allen übrigen für den Güterverkehr eröffneten Stationen und Haltestellen der Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen statt.

Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Frachtsätze ist bis zum Erscheinen entsprechender Tarifnachträge das Nähere auf Anfrage bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, dem Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung in Berlin sowie bei der Auskunftsstelle Hamburg D zu erfahren.

Altona, den 4. Juni 1894. (1361)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen und der Grossherzoglichen Eisenbahndirektion zu Oldenburg.

Mit Wirksamkeit ab 1. Juni 1894 treten für die Beförderung von Bier in Wagenladungen von 5000 kg und 10000 kg nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von und nach	Reichenberg (S.N.V.B.) 5000 kg	10000 kg
	Mark für 100 kg	
München C. B. .	3,66	3,20
„ O. B. .	3,70	3,24
„ S. B. .	3,66	3,21

München, den 31. Mai 1894. (1362)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 15. Juni d. J. treten für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 6a folgende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Steyr-Garsten und		für 100 kg in Pfennig
Dresden-Neustadt (Leipzig. und Schles. Bhf.) . . .	A.	120
	B.	2
Sohland	A.	104
	B.	2

Die Kürzungsbeträge unter B werden bis auf weiteres doppelt abgezogen.

Dresden, den 9. Juni 1894. (1363)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr. Galizisch-Süddeutscher Güterverkehr. Die nachverzeichneten Tarife treten zu den angegebenen Zeitpunkten ausser Kraft. Soweit Ersatztarife zur Einführung gelangen, erfolgt weitere Bekanntmachung.

1. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr.
   a) Tarif Theil II, Heft Nr. 1, 2, 3, 6 und 7 vom 1. April 1885 mit 1. August 1894.
   b) Tarif Theil II, Heft Nr. 4 und 5 vom 15. Februar 1887 mit 1. August 1894.
   c) Tarif Theil III, Heft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889 mit 1. September 1894.
      Die im Nachtrag III zu diesem Tarifhefte vom 1. Oktober 1893 Seite 4–23 vorgesehenen Frachtsätze treten jedoch schon mit 1. August 1894 ausser Kraft.
   d) Reglement und Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen Wien (Westbhf.), Station der K. K. Direktion für Staatsbahnbetrieb in Wien einerseits und Avricourt (Deutsch, Station und Grenze), Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen anderseits vom 20. März 1883 ab 1. August 1894.
2. Nordösterreichisch-Mittelrheinischer Güterverkehr.
   Theil II, Heft Nr. 1, 2 und 3 vom 1. September 1889 mit 1. August 1894.
3. Galizisch-Süddeutscher Güterverkehr.
   a) Theil III, Heft Nr. 1 vom 1. September 1890 mit 1. September 1894.
      Die im Nachtrag I zu diesem Tarifhefte vom 1. August 1893 Seite 6—10 vorgesehenen Frachtsätze des Schnittpunktes Nr. 5 treten jedoch schon mit 1. August 1894 ausser Kraft.
   b) Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. September 1890 mit 1. September 1894.

Die im Nachtrage I zu diesem Tarifhefte vom 1. August 1893 Seite 6—9 vorgesehenen Frachtsätze des Schnittpunktes Nr. 5 treten jedoch schon mit 1. August 1894 ausser Kraft.

München, den 1. Juni 1894. (1364)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III Heft 5 vom 1. Septbr. 1889 (Getreideverkehr Galizien-Bayern). Mit Wirksamkeit bis 31. Juli l. J. werden für Sendungen, welche nach Maassgabe der Bestimmungen des Tariftheiles III Heft 5 vom 1. September 1889 des aussen bezeichneten Verbandstarifes eingelagert werden und für welche die direkten Frachtsätze auf dem Reexpeditionswege zur Geltung gelangen, die auf Grund der Umkartirung in Oswiecim nach den ermässigten Ausnahmetarifen der Preussischen und Sächsischen Staatsbahnen sich ergebenden billigeren Frachtsätze im Rückvergütungswege gewährt.

München, den 31. Mai 1894. (1365)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. (Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr.) Theil III Heft Nr. 2. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 wird der Ausnahmetarif für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten, ferner von Kleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, sowie von gebrauchten, leer zurück oder zur Füllung gehenden Getreide- und Mehlsäcken, Theil III Heft Nr. 2 vom 10. April 1891 nebst Nachtrag I aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt. Letzterer wird neben vielfachen Ermässigungen auch theilweise Erhöhungen der Frachtsätze bringen.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarif gelangt ein Anhang zu demselben zur Ausgabe, welcher Kursdifferenzen enthält.

München, im Juni 1894. (1366)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbandsgüterverkehr. Am 10. d. Mts. treten für die Beförderung gefärbter Baumwolle in Wagenladungen von mindestens 5 000 oder 10 000 kg zwischen Werdau und Friedland i. Böhmen direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 1. Juni 1894 (1367)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Getreide etc. Theil III Heft Nr. 1. Mit Wirksamkeit vom 1. August 1894 gelangt ein neuer Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil III Heft Nr. 1 zur Einführung und wird hiedurch der gleiche Ausnahmetarif, Theil III Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1889 nebst Nachträgen aufgehoben und ersetzt.

Weiter werden durch den neuen Tarif aufgehoben und ersetzt die Frachtsätze für die Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen Gmünd, Göpfritz-Gr. Sieghartts, Pürbach-Schrems, Schwarzenau-Zwettl, Sigmundsherberg-Horn und Vitis im Getreideausnahmetarif Theil III Heft Nr. 3 vom 1. Oktober 1889.

Gleichzeitig mit dem neuen Tarif gelangt ein Anhang zu demselben zur Ausgabe, welcher Kursdifferenzen enthält.

München, den 2. Juni 1894. (1368)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ausnahmefrachtsätze für Kies von Niederfinow nach Berlin. Am 15 Juni d. J. treten für den Versand von Kies in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Niederfinow nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau hierselbst, Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Juni 1894. (1369 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Sächsischer Verbandsverkehr. Am 10. Juni d. J. tritt der Nachtrag IX zum Tarifheft No. 1 in Kraft.

Dieser von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehende Nachtrag enthält im wesentlichen Entfernungen für die neuaufgenommene Station Lügde des Direktionsbezirks Hannover und einige Berichtigungen des Nachtrages VIII. Soweit letztere Frachterhöhungen in sich schliessen, erlangen sie erst vom 1. August d. J. an Wirksamkeit.

Dresden, am 4. Juni 1894. (1370)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Sächsischer Verbandsgüterverkehr. Für die Beförderung von Thon des Spezialtarifs III in Ladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Meissen und Saargemünd, Station des Eisenbahndirektionsbezirks Köln (linksrheinisch), wird vom 12. Juni d. J. an die Fracht nach einem Ausnahmefrachtsatze von 1,53 ℳ für 100 kg berechnet.

Dresden, am 6. Juni 1894. (1371)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Steinkohlenverkehr von Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbrikets und Koks von Stationen des diesseitigen Bezirks nach Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen usw. vom 1. Oktober 1893 der Nachtrag I in Kraft. Durch denselben wird die Station Kis-Várda der Königlichen Ungarischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Druckabzüge des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbüreau auf dem hiesigen Stadtbahnhofe Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 1. Juni 1894. (1372MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn - Staatsbahnverkehr. Mit Wirkung vom 15. d. M. wird die Station Eutritzsch des Direktionsbezirks Magdeburg in den im vorbezeichneten Verkehr für Giessereiroheisen bestehenden Ausnahmetarif 11 einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a./M., 5. Juni 1894. (1373)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 15. Juni 1894 werden die an der Strecke Posen - Thorn gelegenen Haltestellen Widau und Wierzchoslawice des Direktionsbezirks Bromberg, welche nur für den Stückgutverkehr eingerichtet sind, in die Staatsbahnverkehre Bromberg - Breslau und Bromberg - Berlin einbezogen.

Bromberg, den 3. Juni 1894. (1374)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Nassau-Badischer Güterverkehr. Mit Wirkung vom 10. d. Mts. werden die Stationen Hilpertsau und Weisenbach der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen.

Frankfurt a. M., den 6. Juni 1894. (1375)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Main-Neckarbahn Die in den neuen, lt. Bekanntmachung vom 12. März d. J. bezw. vom 11. April d. J. am 1. April bezw. 1. Mai lfd. J. zur Einführung gekommenen Expressgut-Tarifen für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und solchen der Lokalbahn Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim bezw. der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits enthaltenen ergänzenden Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind von den Landes-Aufsichtsbehörden genehmigt worden.

Darmstadt, den 5. Juni 1894. (1376)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Pfälzisch - Württembergischer Güterverkehr. Die in Nr. 31 l. J. bekannt gegebenen Frachtsätze für die neu einbezogene Station Ludwigshafen-Giuliniwerk treten am 1. August d. J. wieder ausser Kraft.

Stuttgart, den 3. Juni 1894. (1377)
Königliche Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Der Ausnahmetarif 2 für Getreide etc. und Mühlenfabrikate etc. des obigen Verbandes wird, soweit es sich um den Verkehr mit den Stationen Berlin H und L, Büchen, Hagenow, Ludwigslust, Paulinenaue und Wittenberge des Direktionsbezirks Altona, sowie mit sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Frankfurt a. M., Hannover, Köln (linksrh.), Köln (rechtsrh.) und Magdeburg handelt, mit dem 1. August d. J. aufgehoben.

Altona, den 4. Juni 1894. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-Oesterreichisch-Ungarischer Kohlenverkehr. (Heft II.) Vom 1. Juni d. J. ab ist in den Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr die Station Perbenyik der Ungarischen Staatseisenbahnen einbezogen worden. Diese Station ist im Tarif auf Seite 19 mit dem Theilfrachtsatz von 68,0 kr. und auf Seite 24 mit der Theilentfernung von 442 km entsprechenden Orts nachzutragen.

Breslau, den 6. Juni 1894. (1379)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Heft 4. Vom 15. d. Mts. ab werden in den Ausnahmetarifen Nr. 3 A und 3 B Schlacken (Seite 4/5 des Nachtrags III) folgende ermässigte Schnittsätze „südlich vom Schnittpunkte" eingeführt:

Judenburg 63, Unzmarkt 71, Zeltweg 63 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 5. Juni 1894. (1380)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlags-Verkehr über Passau und Regensburg, Theil II vom 20. August 1892. Mit Wirksamkeit vom 15. Juni l. J. wird die Station Geisenheim des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Frankfurt a/M. mit folgenden Frachtsätzen in den bezeichneten Tarif einbezogen:

A. Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen.

Tarifkilometer	Geisenheim (E.-D.-B. Frankfurt a/M.)	Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	Allgemeine Wagenladungsklasse B	Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	Ausnahmetarif Nr. 1 Eisen- u. Stahlwaaren a) in bel. Mengen	Ausnahmetarif Nr. 1 Eisen- u. Stahlwaaren b) in Ladg. v. 10 t	Ausnahmetarif Nr. 2 Façon- u. Roheisen a) in bel. Mengen	Ausnahmetarif Nr. 2 Façon- u. Roheisen b) in Ladg. v. 10 t
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennig										
516	Passau Donaul. tr. . .	578	356	316	261	238	187	120	423	127	423	120
398	Regensburg „ „ . .	464	290	254	214	194	154	103	344	126	344	103

B. Verkehr mit den unteren Donauländern.

Tarifkilometer	Geisenheim (E.-D.-B. Frankfurt a/M.)	Stückgut I	Stückgut II	Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	Allgemeine Wagenladungsklasse B	Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	Ausnahmetarif Nr. I Eisen- u. Stahlwaaren a)	I b)	I c)	Ausnahmetarif Nr. II Façon- u. Roheisen a)	II b)	II c)
516	Passau Donaul. tr. . .	371	320	264	212	212	187	161	120	164	131	109	141	113	94
398	Regensburg „ „ . .	305	265	214	174	174	154	134	103	140	110	92	122	95	80

München, den 29. Mai 1894. (1381)

Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Direkte Güterverkehre von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. Von dem heutigen Tage ab wird die Station Kirnbach der Badischen Staatseisenbahnen in den Anhang zu den Ausnahmetarifen für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Eydtkuhnen und nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Entfernung km	Nach Eydtkuhnen, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, zur Ausfuhr nach Russland von	Stückgut in Mengen unter 5 000 kg	Klasse A à 5 000 kg	Klasse B à 10 000 kg	Spezialtarif I unter 5 000 kg	Spezialtarif I à 5 000 kg	Spezialtarif I à 10 000 kg	Spezialtarif II unter 5 000 kg	Spezialtarif II à 5 000 kg	Spezialtarif II à 10 000 kg	Spezialtarif III unter 5 000 kg	Spezialtarif III à 5 000 kg	Spezialtarif III à 10 000 kg	Ausnahmetarif 1 I. Kategorie unter 5 000 kg	I. Kat. à 5 000 kg	I. Kat. à 10 000 kg	II. Kategorie unter 5 000 kg	II. Kat. à 5 000 kg	II. Kat. à 10 000 kg	III. Kategorie unter 5 000 kg	III. Kat. à 5 000 kg	III. Kat. à 10 000 kg
		Frachtsätze für 100 kg in Mark																				
	Anhang. Tariftabelle I. (Seite 28 und 29 des Haupttarifs.)																					
1484	Kirnbach	7,22	5,77	4,81	7,22	5,77	4,81	7,22	5,77	4,81	7,22	5,31	3,38	7,22	4,52	3,77	7,22	3,64	3,03	7,22	3,19	2,66
	Anhang. Tariftabelle II. (Seite 36 und 37 des Haupttarifs.)																					
1484	Kirnbach	6,68	5,56	4,82	5,10	4,47	3,84	4,30	3,79	3,27	3,48	3,07	2,66	4,78	4,19	3,61	3,98	3,51	3,04	3,48	3,07	2,66
Entfernung km	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland von																					
	Anhang. Tariftabelle. (Seite 14 und 15 des Haupttarifs.)																					
1463	Kirnbach	6,68	5,56	4,82	5,10	4,47	3,84	4,30	3,79	3,27	3,48	3,07	2,66	4,78	4,19	3,61	3,98	3,51	3,04	3,48	3,07	2,66

Bromberg, den 1. Juni 1894. (1382)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 15. d. Mts. treten Eil- und Frachtstückgutsätze für die Station Hilpertsau der Badischen Staatsbahn in Kraft.

Die betheiligten Dienststellen geben nähere Auskunft.

Köln, den 5. Juni 1894. (1383)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 10. Juni d. J. treten für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 6a zwischen den Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen Judenburg, St. Georgen a. M., St. Lorenzen, St. Michael, Scheifling und Thalheim einerseits und den Stationen Dresden-Neustadt und Sohland der Königlich Sächsischen Staatsbahnen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, am 6. Juni 1894. (1384)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1894 wird die Station Wasseralfingen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Graphit etc. vom 1. März 1893 einbezogen.

Nach	Von den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen etc. Budweis A	Budweis B	Krumau A	Krumau B	Schwarzbach-Stuben A	Schwarzbach-Stuben B
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Wasseralfingen . .	1,91	1,29	2,14	1,55	2,56	1,86

München, den 3. Juni 1894. (1385)

Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Einführung direkter Frachtsätze für Graphit im Verkehre zwischen Budweis, Krumau und Schwarzbach-Stuben einerseits und Siegburg andererseits.) Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1894 wird die Station Siegburg des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Köln (rechtsrh.) in den Ausnahmetarif 13 a und b des Tarifes, Theil II Heft 2 des obenbezeichneten Verkehres mit direkten Frachtsätzen für den Verkehr mit den Stationen Budweis, Krumau und Schwarzbach-Stuben der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einbezogen.

Auf Seite 210 und 211 des genannten Tarifheftes sind an entsprechender Stelle folgende Frachtsätze nachzutragen:

	Budweis		Krumau		Schwarzbach-Stuben	
	a)	b)	a)	b)	a)	b)
Siegburg K. r.	2,93 0,02*)	1,95 0,01*)	3,28 0,02*)	2,24 0,02*)	3,60 0,03*)	2,51 0,02*)

pro 100 kg in Mark.

*) Kursdifferenzen, welche bis auf weiteres im doppelten Betrage von den Frachtsätzen abzuziehen sind.

Wien, am 3. Juni 1894. (1386)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterreichischer Eisenbahn-Verband. Tarif, Theil II, Heft 6 vom 1. Januar 1894. Aenderung der Post Nr. 20 für Holz. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 ist unter der oben gedachten Postnummer die Bezeichnung des Artikels abzuändern in:

„Holz (Post H 20 — 1 bis 7 und 9 der Güterklassifikation des Tarifes — Theil I“),

ferner ist unter derselben Postnummer in der Rubrik „Anmerkung“ einzuschalten:

„Auf Sendungen von Holz der Post H 20—6 finden die nebenstehenden Frachtsätze nur dann Anwendung, wenn die Sendungen durch eine Grube bezogen werden.“

Wien, am 2. Juni 1894. (1387)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Einführung des Nachtrages I sowie des Anhanges zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden.) Zu dem vom 1. Dezember 1893 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Paris und Pantin tritt mit Gültigkeit vom 1. Juli 1894 der Nachtrag I, enthaltend:

1. Aenderungen des Titelblattes,
2. Druckfehlerberichtigung und
3. Aenderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und Frachtsätze

sowie ein Anhang, enthaltend:

Kursdifferenzen,

in Kraft.

Exemplare beider Drucksachen sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von je 5 Hellern = 5 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, den 4. Juni 1894. (1388)

K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Zinsschein-Ausreichung. Die Ausreichung der 3. Serie Zinskupons zu den $4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft erster Emission, enthaltend die vom 2. Januar 1895 bis 1. Juli 1904 fälligen Zinskupons nebst den Talons zur Abhebung der 4. Serie Zinskupons, erfolgt von jetzt an

bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und bei der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig

gegen Abgabe der alten Talons.

Bei der Eisenbahn-Betriebskasse in Braunschweig können die den Talons entsprechenden Zinskupons nicht Zug um Zug, sondern erst in einer Frist von 8—14 Tagen nach der Einreichung der Talons gegen Rückgabe der ertheilten Quittungen ausgehändigt werden.

Ueber die Talons ist ein doppeltes Verzeichniss beizufügen, welches die Nummern in aufsteigender Reihenfolge enthalten und mit Unterschrift nebst Wohnungsangabe des Einreichers versehen sein muss. Formulare zu diesen Verzeichnissen werden von den bezeichneten Kassen unentgeltlich verabfolgt.

Die Talons müssen nach den Eintragungen in den Verzeichnissen geordnet und mit einem Papierstreifen umschlossen sein.

Magdeburg, den 1. Juni 1894. (1389)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Auf Grund der in dem Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Eydtkuhnen verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Vertragsbedingungen und eine Zeichnung Blatt 33 sind gegen freie Einsendung von einer Mark in baar von uns zu beziehen. Sollten auch die Konstruktionszeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht werden, so sind im ganzen 4,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 23. Juni d. J., Mittags 12 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserm Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179 stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermin.

Bromberg, den 1. Juni 1894. (1390)

Königliche Eisenbahndirektion.

(Verdingungen Forts. Seite VI.)

Nr. 11. Jahrgang 1894. **Berlin, am 9. Juni 1894**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 6. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A C	12	1	Pack	Papier —	40	1	Köln Gereon	Linksrh. Köln	beschr.: Solingen.
2	A K	25	4	Fässer	anscheinend Wagenschmiere	26	2	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
3	A L	23	1	Pack	Papier —	24	3	Elberfeld	„	
4	B	3707	2	—	Sophalehnen (beschr.: „Nienburg“, beklebt: „von Berlin K. O. 1/5“)	14	4	Nienburg	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
5	E	43	1	Kiste	leere Glasflaschen —	6	5	Riesa	Sächsische Stsb.	
6	E S	3015	1	Fass	? —	193	6	Bodenbach	„	
7	G H	1798	1	Korb	Eisen —	32	7	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
8	G H	20264	1	Kiste	Spielwaaren —	20	8	Luxemburg	Wilh. Luxemburgb.	
9	G S	2276	1	Sack	Stroh —	48	9	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
10	H R	418	1	Pack	Waschbecken —	9	10	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
11	J H P S & N	2567	1	Kiste	Nähmaschine —	21	11	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
12	J J P	—	1	„	? —	82	12	Maestricht	Grand Central Belge	
13	J S	980	1	Ballen	Haare —	51	13	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
14	J Z	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	316	14	Rinteln	K. E.-D. Hannover	
15	K	1	1	Kiste	leer —	26	15	München S. B.	Bayerische Stsb.	
16	L & S	16210	1	Lattenkiste	Packstroh —	35	16	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	dagegen fehlend: 1 Bettrost mit aufgebund. Matratze.
17	M	—	1	—	offener Bettrost —	30	17	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
18	M roth	—	2 / 1	— / —	eis. Platten — / gusseis. Säulenuntersatz	12 / 17	18	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
19	M	—	25	—	feuerfeste Steine —	75	19	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
20	M G	11588 11589	2	Kisten	2 Nähmaschinen —	39	20	Wemmetsweiler	Linksrh. Köln	
21	M G V & Co.	1025	1	Kiste	Porzellanwaare —	15,5	21	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Blankenhain 17./3.
22	No	—	1	—	Roststab —	5	22	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
23	N S S	1668	1	Kiste	leere Thonbüchsen	15	23	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
24	P S	—	4	Stück	hölzerne Verschlagtheile	—	24	Hohenbocka	K. E.-D. Erfurt	
25	R	—	1	Sack	leere Säcke —	8,5	25	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
26	R & C	—	63	Stück	gusseis. Fenster —	539	26	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
27	R M	30 448	1	—	eis. Platte —	0,5	27	Meissen	Sächsische Stsb.	
28	R S	1738	1	Kollo	(verschieden) —	37	28	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
29	R W	83	1	Bund	Untergestelle von Mangelmaschinen (aus Eisen)	—	29	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
30	S	—	1	Kollo	5 kg-Gewichtsstück	5	30	Karthaus	„	
31	S G	2655	1	Ballen	Tabak —	60	31	Leipzig Dresd. Bhf.	Sächsische Stsb.	
32	S H	43491	1	Kiste	Theile eines Weichenstellwerks	156	32	Posen	K. E.-D. Breslau	
33	S M	215	1	Fass	leer —	11,5	33	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
34	S & S	1	1	Kiste	leer —	5,5	34	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
35	T	3907	1	Ballen	Drogen —	5	35	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
36	W H T K R K 1011	101	1	Ballen	Rohwolle —	175	36	Strassburg	Elsass-Lothring.	
37	W R	—	6	Tafeln	Zink —	48	37	Crefeld	Linksrh. Köln	
38	W S	12	1	Kiste	Wein —	91	38	Köln Gereon	„	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					B. Güter m. Adr. bez.:					
39	Max Arldt	—	1	Handtasche	Wäsche und Quittungsbücher	—	39	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
40	O C Posen	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	25	40	Berlin Ostb.	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenaufnahme.
41	C*R B F Bolton	491	1	Kiste	Maschinentheil	38,5	41	Halle a/S.	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
42	Burrus	—	1	„	Töpfe	33	42	Strassburg	Elsass-Lothring.	
43	Köln links. Bonn	1211	1	—	Leine	—	43	Passau	Bayerische Stsb.	
44	B Hildesheim	6468	1	—	Ofenrohr	4	44	St. Andreasberg	K. E.-D. Hannover	
45	Meyerstein Banteln	—	1	Pack	Säcke	35	45	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
46	Richard Neef	—	1	Kiste	unbekannt	18	46	Bergedorf	K. E.-D. Altona	bezettelt Stuttgart-Bergedorf.
47	Rüdersdorf	—	1	Stück	alte Säcke	7	47	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
48	Carl Schiffers Aachen	—	1	Kiste	Eisenwaaren und Gestein (Antiquitäten)	16	48	Aachen	Linksrh. Köln	
					C. Güter m. Numm. bez.:					
49	roth	I	4	Stäbe	Stabeisen	23	49	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
50	weiss / —	1 / 1	2	Stück	Plättbolzen	4	50	Nauen	K. E.-D. Altona	
51	—	2	1	Fass	leer	17	51	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
52	grün	III	1	Bund	Rundeisen	26	52	Bremen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision
53	weiss	III	1	„	Flacheisen	25	53	„	„	b. Schuppenrevision.
54	roth	III	1	—	Kaffeetrommel	2	54	Kyritz	K. E.-D. Altona	
55	—	280	1	Erdölfass	leer	34	55	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
56	—	40	1	—	Viehgitter	—	56	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
57	—	52	1	—	Gussstheil	16	57	Stolberg	Linksrh. Köln	
58	—	81/125	1	Kollo	Rohransatz	19	58	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
59	—	651/63	1	Sack	Kaffee	60	59	Göttingen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision; beklebt: Hamburg-Göttingen.
		651/64	1	„	Kaffee	60				
60	—	3495 3050	2	Ballen	Wagendecken	—	60	Passau	Bayerische Stsb.	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
61	/// Striche und X schwarz	—	1	—	Maschinentheil verbunden mit 4 Zahnrädern	69	61	Thorn	K. E.-D. Bromberg	b. Bodenrevision.
62	☰ roth	—	2	Bund	Falzeisen	120	62	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
63	—	—	1	Stange	Bandeisen	—	63	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	2 m lang.
64	—	—	1	—	Barrierestange	—	64	Freising	Bayerische Stsb.	2,66 m lang.
65	—	—	1	Ballen	Baumwolle	192	65	Drakenstedt	K. E.-D. Magdeburg	auf d. Strecke gefunden.
66	—	—	1	—	Beisszange	0,5	66	Zwickau	Sächsische Stsb.	
67	—	—	1	Blechkanne	leer	—	67	Berlin	K. E.-D. Altona	beschr.: Berlin.
68	—	—	2	Körbe	je 1 leere Blechkanne	—	68	„	„	
69	—	—	10	Stück	Blechuntersetzer	1	69	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
70	—	—	1	Bund	Bleistäbe	5	70	Forbach	Elsass-Lothring.	
71	—	—	11	Stück	Bretter	—	71	Freden	K. E.-D. Hannover	auf d. Strecke gefunden.
72	—	—	14	„	Bretter, 10 cm breit, 3 m lang	—	72	Karstädt	K. E.-D. Altona	von einem L. B. E.-Wagen auf der Strecke entfallen.
73	—	—	3	—	eis. Brustbäume	—	73	Kufstein	Bayerische Stsb.	
74	—	—	6	Ringe	Draht	180	74	Berthelmingen	Elsass-Lothring.	
75	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe	11,5	75	Leipzig Eil. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
76	—	—	2	Stangen	Eisen	24	76	Jarotschin	K. E.-D. Breslau	

Lfde. Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
77	—	—	1	—	alter Eisenblechmantel	18	77	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
78	—	—	1	Rolle	unverzinkter Eisendraht	42	78	Driburg	K. E.-D. Hannover	
79	—	—	1	„	Eisengitter —	—	79	Hasselt	Grand Central Belge	
80	—	—	2	—	Fechtklingen —	—	80	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
81	—	—	1	Stab	Flacheisen —	—	81	Lüttringhausen	„	
82	—	—	2	—	Gasrohre —	24	82	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
83	—	—	6	Stück	Grubenholz 1,85 m lang u. 15 cm dick	—	83	Scheessel	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
84	—	—	1	Kiste	bronzirte Gipsstücke	8	84	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
85	—		4 3	Säcke Bund	Hafer — Stroh —	230	85	Gaimersheim	Bayerische Stsb.	auf d. Strecke gef.
86	—	—	1	Sack	Hasenfelle —	14	86	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
87	—	—	1	Beutel	eis. Haspen —	1	87	Crefeld	Linksrh. Köln	
88	—	—	1	—	Hebeisen —	7	88	Müllheim	Badische Stsb.	
89	-	—	1	Sack	Holzkohlen —	34	89	Karlsruhe	„	
90	—	—	1	Pack	2 Holzleisten —	1,5	90	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	1 1 1	Bund „ Stück	Herdringe — Deckel — eis. Rahmen —	34	91	Dinkelsbühl	Bayerische Stsb.	
92	—	—	1	—	dunkelbraune Joppe	—	92	Bremen	K. E.-D. Hannover	
93	—	—	1	Korb	leer, gebr. —	6	93	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
94	—	—	1	Pack	3 leere Körbe —	26	94	Kempen	Linksrh. Köln	
95	—	-	1	„	9 graue Körbe (theilweise beschädigt)	20	95	M.-Gladbach	„	
96	—	—	1	—	Kinderkopfbett —	0,75	96	Meerane	Sächsische Stsb.	Fulda-Frankfurt Ost bezettelt.
97	—	—	1	—	eis. Kugel —	—	97	Klingenberg a/M.	Bayerische Stsb.	
98	—	—	1	Sack	Lammfelle —	4	98	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
99	—	—	20 1 1 1	Stück „ „ „	1 cm starke 10 m lange Leinen 1 cm starke 18 m lange Leine 1 cm starke 15 m lange Leine 1 cm starke 10 m lange Leine	—	99	Bremerhaven Freihafen	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
100	—	—	1	Ballen	feine weisse Leinwand	9,5	100	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	aus einem von Bochum mit Stahlluppen angekommenen Wagen.
101	-	—	1	—	Matratze —	—	101	Harburg	Bayerische Stsb.	
102	—	—	2	—	Messingröhren —	9,5	102	Spandau	K. E.-D. Altona	
103	—	—	1	Pack	Messingtheile (Schalen)	0,5	103	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
104	—	—	1	blech. Milchkanne	— —	3	104	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
105	—	—	1	—	eis. Oberlicht —	23	105	Anvers Bs.	Grand Central Belge	
106	—	—	1	—	Ofenrohr, 1,25 m lang	4	106	Altona	K. E.-D. Altona	
107	-	—	1	Packfässchen	leer —	2	107	Düren	Linksrh. Köln	
108	—	—	1	Bund	Pappabfälle —	43	108	Marienberg	Sächsische Stsb.	
109	-	—	2	Petrol.-Fässer	leer —	—	109	Windtken	K. E.-D. Bromberg	
110	—	—	1	Petrol.-Fass	leer —	35	110	Neumühl-Kutzdorf	K. E.-D. Breslau	
111	—	—	2	Kolli	Pflug-Stahlschaare —	4	111	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	bei Bodenrevision.
112	—	—	1	—	Plättbrett —	—	112	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
113	—	—	1	—	Privatdecke —	23	113	Crimmitschau	„	Dom. Mansfeld.
114	—	—	1	Kollo	Pumpentheil —	19	114	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
115	—	—	1	—	eis. Rohr, 2,65 m lang u. an einem Ende spitz	9	115	Leipzig Eil. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
116	—	—	1	—	eis. Rohr —	5	116	Brakel	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
117	—	—	1	—	Rohr aus Eisenblech	4	117	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
118	—	—	1	Bund	Rundeisen —	45	118	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
119	—	—	1	Pack	leere Säcke —	11	119	Döbeln	Sächsische Stsb.	
120	—	—	1	„	34 leere Säcke —	—	120	Osterath	Linksrh. Köln	
121	--	—	1	„	Säcke —	5	121	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
122	—	—	1	„	Sargbeschläge —	2	122	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
123	—	—	1	Schliesskorb	leer (Gepäck) —	4	123	Gevelsberg	K. E.-D. Elberfeld	
124	-		1	Bund	Schraubenschlüssel	15	124	Barmen-Rittershausen	„	zu je 2 Stück in Stroh verpackt.
125	-	-	6	Pack	leere Selterflaschen	3,5	125	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
126	—	—	1	„	Springfedern —	25	126	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
127	—	—	3	—	Stangen von Stahl —	13	127	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
128	—	—	2	—	eis. Stangen, 2 m lang, ansch. Zelttheile	3,5	128	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
129	—	—	1	—	Strandkorb —	5	129	Lissa i. P.	K. E.-D. Breslau	
130	grüner Zettel	—	2	—	hölzerne Tischplatten	4,5	130	Rybnik	„	
131	—	—	1	Kollo	Tischplatte mit Wachstuch überzogen	10	131	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
132	—	—	1	Ballen	Torfstreu —	105	132	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
133	—	—	1	Stück	Wagenspritzleder —	2	133	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
134	—	—	2	Bund	Weiden —	30	134	Schönhausen	K. E.-D. Magdeburg	
135	—	—	1	—	Zinkblech —	0,5	135	Glogau	K. E.-D. Breslau	
136	—	—	1	—	Zugleine mit Haspel	11	136	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	

Nachtrag.

Lfde. Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C M	I	1	—	Kette, 2 m lang, mit Haken	—	1	Worms	HessischeLudwigsb.	
2	E K	78	1	Fass	leer —	23	2	„	„	
3	G S	11	1	Korb	leer —	2	3	Mainz	„	
4	K H	—	1	Stab	Eisen —	18	4	Worms	„	
5	Otto Voigt Tamsel	—	2	—	ungetheerte Decken	—	5	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	
6	Weber Sachsenhausen	5157	1	Bierfass	leer —	20	6	Worms	„	
7	—	—	1	—	getheerte Decke —	—	7	Frankfurt a/M. H. L. B.	„	
8	—	—	1	Kollo	leer —	11	8	Mainz	„	

Amtliche Bekanntmachungen.

4. Verdingungen.

(Fortsetzung.)

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Lieferung von 10 Personenwagen III. Klasse soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden.

Die Achsen und Räder zu den Wagen werden von uns geliefert.

Angebote, enthaltend den Preis für einen Wagen und den möglichst kurz zu bemessenden Liefertermin, sind bis zum 19. Juni 1894, Vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift „Lieferung von Personenwagen" versehen, an uns einzusenden, woselbst um die genannte Zeit die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber erfolgen wird.

Zeichnungen und Bedingungen, welche vollständig übereinstimmen mit den durch unsere Bekanntmachung vom 9. Juli 1890 bezw. vom 7. März 1892 ausgeschriebenen gleichartigen Wagen, sind gegen portofreie Einsendung von 10 ℳ von unserem Sekretariat zu beziehen.

Darmstadt, den 28. Mai 1894. (1391)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Main-Neckar-Eisenbahn. Die Anlieferung von:

1. 2 Schnellzuglokomotiven } mit
2. 2 Güterzuglokomotiven } Tender

soll im Wege des öffentlichen Anbietungsverfahrens vergeben werden.

Das für den Bau der Maschinen maassgebende allgemeine Programm nebst Zeichnung ist gegen Einsendung einer Gebühr von je 5 ℳ für beide Lokomotivgattungen diesseits zu beziehen. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Lokomotiven" versehen bis spätestens 19. Juni 1894, Vormittags 10 Uhr an uns einzusenden.

Die Angebote sollen enthalten:

1. den Preis pro Maschine mit Tender frei Station Darmstadt, betriebsfähig montirt und vollständig ausgerüstet.
2. Angabe der kürzesten Lieferzeit.
3. Zeichnung der Tenderlokomotive im Maassstab 1 : 10.

Die Zeichnung muss ein klares Bild der ganzen Einrichtung, sowie deren konstruktiven Einzelheiten geben.

Darmstadt, den 28. Mai 1894. (1392)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen in 3 Loosen sechs Stück Lokomotivkessel beschafft werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M Brüderstrasse 36 von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 3 ℳ portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Lokomotivkesseln zu dem auf Sonnabend, den 30. Juni 1894, Vormittags 11 Uhr anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion Claassenstrasse 10/12 einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Breslau, den 6. Juni 1894. (1393)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Zwei Tenderlokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und 42000 kg Dienstgewicht für Normalspur, in vollständigem betriebsfähigem Zustand, sind zu verkaufen.

Genauere Beschreibung, Zeichnung und Verkaufsbedingungen sind von der unterzeichneten Direktion kostenlos zu beziehen (1394)

Direktion der Orientalischen Eisenbahnen, Konstantinopel.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt, betr. neues Lichtpausepapier von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinland, bei.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 45. Zeitung des Vereins 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 13. Juni 1894.

Inhalt:

Neuere Tunnelbaumethoden, namentlich im Hinblick auf die Anlage städtischer Verkehrsmittel.

(Fortsetzung aus Nr. 40.)

B. Verschalung der Ausbruchstrecken in Eisen.

Für die druckhaften weichen Gebirgsarten ist an Stelle des Holzes in neuester Zeit in zunehmendem Umfange das Eisen zur vorläufigen und mehr und mehr auch zur endgültigen Auskleidung der Tunnel verwendet worden. Damit hat man sich von den einengenden Schranken, welche durch die Anwendung des Holzes in mehr als einer Richtung gezogen waren, losmachen können. Die Ausführung von Profilen in beliebigen Grössen, von beliebigem Querschnitt, rund, eckig oder nach der älteren Art stehender Hufeisen ist dadurch wesentlich erleichtert oder überhaupt erst ermöglicht worden. Es sind verschiedene Bausysteme unter Anwendung des Eisens zur Durchführung oder in Vorschlag gekommen. Man kann dieselben vorläufig in zwei Gruppen unterscheiden. Die erste ist dadurch entstanden, dass die für Holzbau üblichen Methoden auf Eisen übertragen und in derselben Richtung weiter verfolgt und vervollkommnet wurden. Diese Methode ist gekennzeichnet durch die Anwendung eiserner Getriebepfähle oder eiserner Brustschilde. Die zweite Art betrifft die Anwendung zentraler eiserner Richtstollen. Bei weitem die meiste Bedeutung kommt der ersten bereits in vielen Ausführungen erprobten Bauweise zu; die zweite hat bisher nur in einigen wenigen Fällen Anwendung gefunden.

a) Abbau mittelst eiserner Getriebepfähle oder Brustschilde.

Man wendet je nach der Bodenart entweder einzelne nebeneinander liegende Pfähle, die einzeln oder in Bündeln vorgetrieben werden, oder sogenannte Brustschilde an, die man als den Inbegriff einer grösseren, sich über einen wesentlichen Theil des Profilumfanges oder über das ganze Profil erstreckenden Anzahl starr zusammenhängender Pfähle ansehen kann (Theilschilde und Vollschilde). Der Vortrieb der Pfähle oder Schilde erfolgt nicht mehr, wie beim Holz, von Hand, sondern mit Hilfe von Winden, Druckwasserpressen oder anderen geeigneten Maschinen. Die Auskleidung wird auch nicht mehr in einzelnen einander schuppenartig übergreifenden Schüssen, wie bei der hölzernen Verpfählung hergestellt, d. h. die Pfähle bleiben nicht mehr für alle Zeiten hinter der definitiven Auskleidung des Tunnels liegen, sondern es werden die Pfähle oder Schilde nach beendeter Ausführung eines kurzen Tunnelabschnittes stets von neuem vorgezogen und stets zu derselben Dienstleistung wieder verwendet. Das Verfahren erinnert in diesem Punkt an die unter A. beschriebene Englische Baumethode, bei der die Kronenbalken stets aufs neue wieder hervorgeholt werden, wenn ein kurzer Abschnitt des Tunnels vollständig fertig hergestellt ist.

Man treibt, sei es mit einzelnen Pfählen oder mit Brustschilden, entweder nur Theile des Umfanges oder das ganze Profil des Tunnels ab. Bei Tunneln von rechteckigem Querschnitt, wie den Unterpflastertunneln, würde beispielsweise die Abtreibung der Firste, bei runden Profilen der Kalotte in Frage kommen. Die Pfähle oder Theilschilde liegen dabei mit ihrem hinteren Ende auf der bleibenden Auskleidung des Tunnels, vor Ort oftmals auf einer hölzernen oder eisernen Rüstung. Während sich der Vortrieb mit Einzelpfählen oder Theilschilden besonders für rolliges Gebirge eignen würde, weist die schwimmende Gebirgsart auf die Verwendung von Vollschilden hin, welche wie ein Stulp oder eine Muffe die ganze Brust futteralartig umfassen und je nach der Tunnelform viereckiges, eiförmiges oder am besten kreisrundes Profil haben. Für kreisförmige Profile ist es besonders nahe gelegt, die bleibende Auskleidung des Tunnels, welche dem Abbau auf dem Fusse folgt, aus Eisen herzustellen. Die zum Vortrieb der Pfähle oder Schilde dienenden Pressen äussern ihre Kraft, indem sie sich gegen den fertigen Einbau, d. h. die Stirn der bis zur Arbeitsstelle vorgerückten fertigen Tunnelröhre stützen. Die Einrichtung wird dabei so getroffen, dass nach jedem Vorschub die Pressen soweit bei Seite genommen werden, dass vor der Stirn der Tunnelröhre ein angemessener freier Raum gebildet wird, in dem unter dem Schutze der Pfähle oder Schilde an die Tunnelröhre ein weiteres Stück ringförmig angesetzt werden kann, worauf die Pressen von neuem an die Stirn des letzteren gesetzt werden, um einen weiteren Vorschub der Pfähle oder Schilde zu bewirken. Es liegt nahe, diese Freilegung des für den Anbau eines weiteren Tunnelringes erforderlichen Raumes in solcher Weise zu bewirken, dass die Körper der den Vorschub übernehmenden Pressen an den vorzutreibenden Schilden selbst starr befestigt werden, und zwar dergestalt, dass nach rückwärts, d. h. nach der Stollen- oder Tunnelseite die Kraftorgane — bei Druckwasserpressen die Stempel — nach Belieben gegen die Tunnelstirn vorgeschickt oder wieder eingezogen werden können.

Die Brust des Gebirges kann vor Ort geeignetenfalls mit Zumachebrettern verzogen werden, die in der bereits früher beschriebenen Weise schrittweise weitergebracht werden. Im schwimmenden Gebirge, wie überhaupt in Gebirgsarten, für die sich Brustschilde am besten eignen, erfolgt der Abbau vor Ort in anderer Weise, wie später des näheren erörtert werden wird.

α) Abbau mittelst eiserner Getriebepfähle.

Die Pfähle können in verschiedener Form verwendet werden; sie haben entweder die Form von vollen oder hohlen Nadeln, von Schaufeln oder Schuhen. Die Bauausführung wird durch die folgenden Beispiele näher erläutert.

1. Der Brunel'sche Themsetunnel.

Das denkwürdigste Beispiel der Anwendung eiserner Getriebepfähle bildet die Herstellung des ersten (Brunel'schen) Themsetunnels, der ein staunenswerthes Denkmal der Kühnheit, Genialität und beharrlichen Ausdauer seines Erbauers, Isambert Brunel, für alle Zeiten bleiben wird, wenn auch die Methode heute veraltet ist und die Baukosten ins Fabelhafte gingen. 1798 machte Dodd den Vorschlag, zwischen Gravesend und Tilbury einen Themsetunnel zu bauen. 1802 folgte Vazie mit dem Plan eines Tunnels, der Rotherhithe und Limehouse unter der Themse her verbinden sollte. Auch Chapman trat 1804 für den letzteren Plan ein, aber erst 1807 wurde mit dem Bau begonnen. Trevethick teufte in diesem Jahre einen Schacht ab und begann von diesem einen Stollen vorzutreiben, der aber 1808 infolge Wasserzudrangs verlassen wurde. Das Werk ruhte dann bis 1823, wo es Brunel in die Hand nahm. Zur Ausführung kam eine 360 m lange Doppelgalerie in rechteckigem Ausbruchprofil von 12,1 m Breite und 7 m Höhe. Der Baugrund bestand aus Thon mit übergelagertem Schlamm. Brunel konstruirte einen Vortriebsapparat aus Gusseisen, ein festes Gerüst, das sich gegen First, Ulmen, Sohle und Brust stemmte und dessen stockwerksartiger Aufbau einer grösseren Anzahl von Arbeitern gestattete, die Berge in kleinen Partien auszuheben und sofort ein neues Stück der Wölbung anzusetzen. Der Ausbruch war allseitig mit Brettern verzogen, die in Firste, Ulmen und Sohle gestützt waren durch Getriebepfähle in Gestalt gusseiserner Schuhe oder Platten, die in der Mitte stärker waren als an den Enden und mit ihren hinteren Enden das bereits hergestellte Mauerwerk um 0,26 cm übergriffen. Das Feld des Ortsstosses war in 12 senkrechte Lamellen getheilt, deren jede für sich mit Bohlen verzogen war. Jede Lamelle hatte drei Arbeitsstellen übereinander, so dass insgesammt 36 Arbeiter gleichzeitig Beschäftigung finden konnten. Jeder Streifen der Zumachebretter war durch zahlreiche Schraubenstempel gegen zwei senkrechte untereinander verbundene gusseiserne Gerüstböcke von ganz gleichartiger Konstruktion abgebolzt, derart, dass sich hinter jedem senkrechten Stoss der 12 Lamellen des Ortes zwillingsartig zwei Gerüstböcke unmittelbar nebeneinander befanden, gegen welche die beiderseitigen Lamellen abgestützt waren. Der Vortrieb geschah nun wie folgt:

Wollte man mit der Brust vorgehen, so wurde damit begonnen, die schuhartigen gusseisernen Firsten- und Ulmenpfähle unabhängig von den Gerüstböcken um 16 cm vorzutreiben mit Hilfe von Schraubenpressen, die sich gegen das fertige Tunnelmauerwerk setzten. Dann baute man die Brust lamellenweise um 16 cm ab, indem man die Zumachebretter Stück für Stück in der üblichen Weise weiter voranbrachte und mittelst der Schraubenpressen wieder fest einsetzte. Dann folgte der Vorschub des gusseisernen Gerüstes, des eigentlichen Vortriebsapparates selbst, der schwierigste Theil der ganzen Arbeit. Dieser Vorschub erfolgte lamellenweise, aber die Arbeit bot so ausserordentliche Schwierigkeiten, dass Brunel sich genöthigt sah, jedes Lamellengerüst beim Vorschub an den Nachbargerüsten aufzuhängen und so zu entlasten. Dann konnte man auch die Fusspfähle vorschieben, worauf der Vorschub des eigentlichen Gerüsttheiles selbst erfolgte. Nach beendigtem Vorschub aller Gerüstböcke wurde hinter dem Vortriebsapparat ein Raum von 16 cm frei, in den alsbald das nöthige Tunnelmauerwerk, eine Scheibe von 16 cm Stärke, eingezogen wurde.

Der Vortrieb ging ausserordentlich langsam von statten. Nach einer gesammten Arbeitszeit von 3 465 Tagen, nach $9^2/_3$ Jahren, am 13. August 1841 durchschritt Brunel zum ersten Male den fertigen Tunnel, von dem das laufende Meter rund 25 000 *M.* kostete. Die Arbeiten gingen, da die Tunnelfirste namentlich unter der Mitte des Flusses dessen Schlammablagerungen sehr nahe kam, nicht ohne mehrfache Themsedurchbrüche und Opfer an Menschenleben von statten. Im ganzen ist die Themse mehr als ein Dutzend Mal eingebrochen. Auch die Geldmittel konnten schliesslich nicht mehr beschafft werden, und die Arbeit ruhte 7 Jahre lang, bis Staatshilfe geboten ward. Jetzt werden die beiden nebeneinander liegenden Tunnel von der Ostlondonbahn benutzt. Das Unternehmen hat nie eine Rente abgeworfen; das in den Bau gesteckte Kapital ist verloren. Das Brunel'sche Vortriebsverfahren ist später nur noch versuchsweise angewendet worden.

2. Der Kings Crosstunnel in London.

In den letzten Jahren hat die Englische Nordbahn in London eine Vermehrung ihrer Geleise auf der Strecke nördlich vom Bahnhof Kings Cross vornehmen müssen. Man hat dort einen neuen zweigeleisigen Tunnel angelegt, der unter den Märkten und der Güterstation Kings Cross hergeführt ist. Hier ist, weil über dem Tunnel zahlreiche Drehscheiben liegen, deren Betrieb nicht gestört werden durfte, die Konstruktionshöhe so gering, dass man den Vortrieb in einer neuen und eigenartigen Weise bewirkte. Die Auskleidung des Tunnels geschah durchweg in Ziegelmauerwerk von 0,9 m Stärke in 8 Ringen, von welchen die beiden inneren aus Klinkern hergestellt wurden. Die Lichtweite des Tunnels beträgt 7,6 bis

höchstens 7,9 m; die lichte Höhe ist je nach der verfügbaren Konstruktionshöhe verschieden gross. Sie beträgt da, wo letztere am meisten beschränkt ist, 6,8 m. Die Schienenoberkante liegt 1,45 m über dem Sohlengewölbe des Tunnels; hierdurch ist Raum für die Anlage eines gemauerten Entwässerungskanals erübrigt worden. Das durchfahrene Gebirge bestand aus hartem blauen Thon und bot daher keine besonderen Schwierigkeiten.

Der Baubetrieb wurde ausser von den Mundlöchern noch von zwei Schächten aus geführt, also an 6 Stellen gleichzeitig begonnen. An vier von diesen Angriffspunkten wurde die neue, im folgenden mitgetheilte Baumethode angewendet.

Man bediente sich einer aus einer Reihe von etwa 25 eisernen Nadeln bestehenden Firstenverpfählung. Die Nadeln waren vorne zugeschärft und seitlich mit einander feder- und nutartig — ähnlich wie Spundpfähle — aber lose in Eingriff gebracht und bildeten in dem Tunnel vor Ort gewissermaassen ein biegsames Deckengewölbe, dessen Glieder (Nadeln) in der Längsrichtung des Tunnels für sich einzeln vorgeschoben werden konnten. Jede Nadel glitt beim Vorschub in den Nuten der beiden anliegenden, während eine Seitenbewegung überhaupt ausgeschlossen war. Die Nadeln waren 3,05 m lang, 15 cm breit und 5 cm stark.

Bei Beginn der Arbeit wurden diese Pfähle an beiden Enden durch hölzernes Strebenwerk unterstützt, während man die Wölbarbeit unterhalb derselben ausführte. Wenn das Mauerwerk eines Abschnittes fertig war, wurden die Nadeln einzeln oder in Bündeln zu je dreien mit Hilfe von Schraubenwinden, welche sich mit dem Fuss gegen die Stirnfläche des Mauerwerks stützen und am Kopf einen konsolartigen Metallkörper tragen, langsam vorgeschoben. Die jeweils vorzuschiebende Nadel wurde mit dem Metallkörper gefasst und in den vor Ort anstehenden Boden hineingeführt. Der Konsolkörper hatte zwei Ansätze, welche in Bohrungen der Nadel eingriffen. Wenn alle Nadeln soweit vorgerückt waren, dass sie nur noch in etwa 1 m Länge auf dem Gewölbe aufruhten, wurde das Erdreich unter ihnen entfernt, sodann das frei werdende Ende derselben unterzimmert, während der Ort mit Brettern verzogen wurde. Die Wölbarbeit wurde dann um ein Stück weitergeführt.

Die Nadeln hatten an der Unterseite eingearbeitete ausgerundete Längsnuten, welche über dem Rücken des zuletzt gemauerten Gewölbestücks entlang führten. In diese Kanäle wurde während des Vorschubs der Nadeln flüssiger Cement eingepresst, der den von den Nadeln verdrängten Raum dicht ausfüllte und so jedes Setzen verhinderte.

Die beschriebene Art des Baubetriebes, welche den Ingenieuren Jennings und Stannard in London patentirt ist, hat sich in jeder Beziehung trefflich bewährt.

3. Entwurf für einen Unterpflastertunnel in Newyork.

Die Frage der Herstellung unterirdischer Stadtbahnen in Newyork ist bekanntlich vor mehreren Jahren einem Ausschuss übertragen worden, der die erforderlichen Vorschläge zu machen und die Ausführung anzubahnen hatte. Der Ausschuss hatte zunächst Vorentwürfe mit Kostenanschlägen und Denkschriften eingefordert und das Ergebniss war der Vorschlag zur Herstellung von Unterpflasterbahnen in den belebtesten Stadttheilen. Für die unter dem Broadway anzulegende Strecke war die Anlage von vier nebeneinander liegenden Geleisen empfohlen, von denen zwei dem Schnellzugverkehr, zwei dem gewöhnlichen Zugverkehr dienen sollten. Das Gebirge besteht hier aus Sand von verschiedener Korngrösse, der über Felsen von ungleicher Oberfläche liegt. Die Sandschicht, in der sich auch vereinzelt Steinblöcke vorfinden, hat eine Mächtigkeit, welche zwischen 5 und 45 m wechselt. Wasser trifft man auf den für den Bau in Aussicht genommenen Strecken, welche über der Niveauhöhe der Meeresfluth liegen, kaum an, sodass im allgemeinen hätte im Trocknen gearbeitet werden können.

Der Tunnel sollte nach dem Vorschlag des Ingenieurs Worthen einen rechteckigen Querschnitt von rund 13,5 m Lichtweite und 3,5 m Lichthöhe erhalten, und seitlich von senkrechten, in Schachtgruben herzustellenden Mauern begrenzt werden. Ueber der Firste sollten nach der Quere eiserne I-Träger in 0,35 m Abstand gestreckt werden, deren Zwischenräume mit Blechplatten geschlossen wurden. Die Querträger waren mehrtheilig vorgesehen und sollten über drei durchlaufenden Längsträgern, welche wieder auf Säulenreihen ruhten, gestossen werden, sodass sich vier nebeneinander liegende Fahrprofile für die vier Geleise ergaben.

Der Vortrieb war von dem Verfasser des Entwurfes so gedacht, dass zwischen den in Schachtgruben hergestellten Seitenmauern die Firste mittelst eiserne Pfähle abgetrieben wurden. Zunächst sollten nur etwa die oberen 2 m Lichthöhe abgebaut, die Vertiefung dagegen erst später vorgenommen werden. Die Getriebenadeln sollten in Gestalt ⊓-förmiger Hohlpfähle von etwa 30 cm Breite und 3,5 m Länge in der Tunnelrichtung dicht nebeneinander liegen und mit dem nach hinten verlängerten oberen Flansch die fertige Tunneldecke übergreifen. Kurz vor dem hinteren Ende sollten die Nadeln sämmtlich von einem quer durch den ganzen Tunnelraum reichenden Kastenträger unterfangen werden, der auf Holzstempeln ruhte. Letztere wieder sollten auf eine Querschwelle gestellt werden, die dann ihrerseits wieder von dicht nebeneinander liegenden hölzernen Getriebepfählen getragen wurde, welche auf einem Fussbankett der frei anstehenden Sandböschung lagen. Für die Firstenpfähle war dicht vor Ort ein zweites Auflager auf einer quer durchlaufenden Blechplatte vorgesehen, welche auf einem o b e r e n Bankett der anstehenden Sandböschung ruhte. Diese Platte fiel nach rückwärts mit sehr sanfter Neigung ab; dadurch wurde bezweckt, dass sich die Firstenpfähle beim Vortrieb etwas in die Höhe schieben und auf die Tunneldecke einen festen, jedem Lockerwerden des Gebirges oder einem Versacken der Firstenpfähle entgegenwirkenden Druck ausüben sollten. Die Firstenpfähle sollten nicht auf der Blechplatte u n m i t t e l b a r aufruhen. Unter dem vorderen Ende jedes Firstenpfahls befand sich vielmehr noch ein kurzes untergesatteltes I-Eisen, welches dicht auf der Platte lag, mit dem Pfahl aber nur am vorderen Ende in dichter Berührung war, am hinteren Ende dagegen durch kurze Stellspindeln soweit abgespreizt war, dass eine der Neigung der Auflagerplatte entsprechende Schrägstellung gegen die durch die Firstenpfähle festgelegte Horizontale erreicht wurde.

Die Firstenpfähle sollten durch an ihrem Schwanzende befindliche Pressen, die sich gegen die bereits fertige Tunneldecke — nämlich die Ueberdeckungsplatten der Querträger — stützen, einzeln vorgetrieben werden, wobei der nach hinten verlängerte obere Flansch des Pfahls auf den Deckplatten rutschend vorgezogen und unter dessen Schutz dann ein weiterer Tunnelquerträger eingespannt wurde. Nachdem alle Pfähle vorgebracht waren, sollten die auf dem oberen Sandbankett ruhenden Unterlags-I-eisen und deren Unterlagsplatten, sodann die auf dem unteren Bankett liegenden Holzpfähle und damit die hinteren, stützenden Pfosten mittelst Schrauben- oder Druckwasserpressen vorgetrieben werden. Beim Vortrieb sollte der Sand aus dem Innern der Firstenpfähle und zwischen den diese stützenden I-Eisen entfernt werden.

Dass der erörterte Vorschlag zur Ausführung käme, ist nach der gegenwärtigen Lage der Schnellverkehrsfrage in Newyork kaum zu erwarten. Eingeholte Gutachten sprechen sich übrigens theils gegen, theils für die von Worthen geplante Vortriebsweise aus.

(Fortsetzung folgt.)

Zum Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

Zum genannten unterm 29. April d. J. verkündigten Gesetze (abgedruckt in Nr. 10 S. 84 d. Ztg.), bezw. zu dem unverändert von dem Preussischen Landtag angenommenen Gesetzentwurf sind ausser der Begründung desselben Denkschriften seiner Zeit dem Preussischen Abgeordnetenhause zugegangen, aus welchen wir zur Erläuterung des Gesetzes folgendes mittheilen.

Sämmtliche in dem Gesetz vorgesehenen 10 neuen Bahnlinien sollen nach den für Nebeneisenbahnen bestehenden Bestimmungen mit der Maassgabe hergestellt werden, dass die Linie von Köln nach Grevenbroich wegen ihrer über den örtlichen Verkehr hinausgehenden Bedeutung von vornherein in einer zum Vollbetrieb geeigneten Weise für alleinige Rechnung des Staates ausgeführt wird.

Die Herstellung der einzelnen Bahnlinien ist wie bisher von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht und demgemäss unter Berücksichtigung einerseits der Leistungsfähigkeit der Interessenten, anderseits der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile und endlich der Höhe der Grunderwerbskosten, bestimmt worden:

1. dass für die Linien Gerdauen-Angerburg, Zinten-Rothfliess, Glatz-Seitenberg, Templin-Prenzlau und Unna-Camen nur der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich herzugeben,
2. zu den Baukosten der Linien Beeskow-Königs-Wusterhausen, Probstzella-Wallendorf, Pattburg- bezw. Tingleff-Sonderburg und Schieder-Blomberg von den Interessenten neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens noch der in § 1 des Gesetzes unter C. angegebene unverzinsliche, nicht rückzahlbare Baarzuschuss zu leisten ist.*)

Die Bahnen Probstzella-Wallendorf und Schieder-Blomberg liegen durchweg in fremden Staatsgebieten. Wenn gleichwohl ihre Herstellung für Rechnung des Preussischen Staates ausgeführt wird, so ist dafür die Erwägung maassgebend gewesen, dass hierdurch auch wichtige diesseitige Interessen gefördert werden und überdies von Seiten der betheiligten fremden Regierungen neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens auch namhafte Baarzuschüsse zu den Baukosten zugesichert worden sind.

Die Bedingungen des Baues und Betriebes der vorbezeichneten beiden Bahnlinien innerhalb der fremden Staatsgebiete sind durch entsprechende, der allgemeinen Begründung des Gesetzentwurfs beigefügte Verträge mit der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung vom 13. Januar d. J. (für die Linie Probstzella-Wallendorf) und mit der Fürstlich Lippeschen Regierung zu Detmold vom 16. Januar d. J. (für die Linie Schieder-Blomberg) vereinbart.

Ueber die wirthschaftliche Bedeutung der einzelnen Linien ist aus den vorerwähnten Denkschriften folgendes zu entnehmen:

1. G e r d a u e n - A n g e r b u r g. Die von Gerdauen an der Linie Korschen-Insterburg nach Angerburg geplante Eisenbahn ist dazu bestimmt, den westlichen Theil des zwischen den Bahnlinien Lyck-Korschen und Lyck-Insterburg belegenen, etwa 3 900 qkm grossen entwickelungsfähigen Landstrichs der Provinz Ostpreussen dem Eisenbahnverkehr zu erschliessen.

Von der ungefähr 38,3 km langen Bahn entfallen etwa 24,5 km auf den Kreis Gerdauen (848 qkm, 35 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Königsberg und 13,8 km auf den Kreis Angerburg (925 qkm, 36 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Gumbinnen.

Das Verkehrsgebiet umfasst etwa 500 qkm mit rund 30 000 Einwohnern. Der Boden ist im allgemeinen fruchtbar und zum Anbau sämmtlicher Getreidearten geeignet. Haupterwerbszweig der Bevölkerung bildet der Betrieb der Landwirthschaft und Viehzucht und der hiermit zusammenhängenden Gewerbe. Es ist auch zu erwarten, dass die neue Bahn eine Erweiterung des Absatzgebietes herbeiführen und zugleich auch eine Verwerthung der zahlreichen Torfmoore, sowie der in der Umgebung von Angerburg vorhandenen Kalksteinablagerungen ermöglichen wird.

Von den Orten des Verkehrsgebietes sind anzuführen: Gerdauen (Stadt und Schloss), Altendorf, Nordenburg (Stadt), Gr.-Wessolowen, Angerburg (Stadt); ferner: Arklitten, Molthainen, Ellernbruch, Gr.-Guja, Brosowen, Prinowen, Olschöwen, Paulswalde, Engelstein, Thiergarten, Kehlen, Wenzken, Ogonken.

Von fiskalischem Grundbesitz wird im Kreise Gerdauen die Domäne Wandlacken mit den Vorwerken Linde und Wickerau erschlossen.

Die den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten betragen 133 000 ℳ, die kilometrischen Baukosten 85 500 ℳ.

2. Z i n t e n - R o t h f l i e s s. Die Bahn zweigt bei Zinten von der Linie Allenstein-Kobbelbude ab und mündet bei Rothfliess in die Linie Allenstein-Insterburg ein, woselbst sie ihre Fortsetzung in der durch Gesetz vom 3. Juli 1893 zur Ausführung genehmigten Bahnlinie Rothfliess-Rudczanny findet. Sie soll den rund 3 100 qkm grossen Landstrich, welcher im Nordosten von der Ostpreussischen Südbahn, im Westen von der Strecke Allenstein-Kobbelbude, im Süden und Südosten von der Strecke Allenstein-Korschen begrenzt wird, dem grossen Verkehr erschliessen.

Die 82 km lange Linie liegt ganz im Regierungsbezirk Königsberg der Provinz Ostpreussen und durchzieht mit 10,5 km den Kreis Heiligenbeil (908 qkm, 45 000 Einwohner), mit 25,4 km den Kreis Pr.-Eylau (1 232 qkm, 53 000 Einwohner), mit 23,5 km den Kreis Heilsberg (1 095 qkm, 54 000 Einwohner) und mit 22,6 km den Kreis Rössel (852 qkm, 49 000 Einwohner).

Das Verkehrsgebiet umfasst eine Fläche von etwa 820 qkm mit rund 49 000 Einwohnern. Der Boden ist im allgemeinen fruchtbar und gut angebaut. Den hauptsächlichsten Erwerbszweig der Bewohner bildet der Betrieb der Landwirthschaft und der hiermit zusammenhängenden Gewerbe.

Von Orten des Verkehrsgebietes sind ausser den Endstationen zu nennen: Arnstein, Wildenhof, Canditten, Landsberg (Stadt mit 2 500 Einwohnern, Wassermühle, Genossenschaftsmeierei, Brauerei), Sieslack (Dampfschneidemühle), Petershagen, Heilsberg (Stadt mit 5 500 Einwohnern, Mehl-, Oel-, Loh- und Schneidemühle, Dampfschneidemühle, Bierbrauereien, Gerbereien, Getreide- und Flachsgeschäften), Seeburg (Stadt mit Brauereien, Ringofenziegelei, Kunstmühle).

An fiskalischem Grundbesitz werden von der Bahn erschlossen: die Domäne Neuhof mit dem Vorwerk Albrechtshof bei Heilsberg und die Domäne Voigtshof bei Seeburg.

Die von den Betheiligten zu tragenden Grunderwerbskosten sind auf 369 000 ℳ geschätzt, die kilometrischen Baukosten betragen 94 800 ℳ.

3. G l a t z - S e i t e n b e r g. Die in der Provinz Schlesien von Glatz an der Linie Breslau-Mittelwalde über Landeck nach Seitenberg geplante Nebenbahn soll das unter den bisherigen mangelhaften Verkehrsverhältnissen trotz vorhandener günstiger Vorbedingungen nicht zur vollen Entwickelung gelangte Bielethal dem Verkehr erschliessen.

Von der rund 24,6 km langen Linie entfallen auf die Kreise Glatz (528 qkm, 63 000 Einwohner) und Habelschwerdt (791 qkm, 60 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Breslau 9,8 und 14,8 km.

Das zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst ohne Glatz (13 500 Einwohner) einen Flächeninhalt von ungefähr 330 qkm mit 26 000 Einwohnern, die bei günstiger Beschaffenheit des theils aus Ackerländereien und Wiesen, theils aus Waldungen bestehenden Bodens sowohl Landwirthschaft wie Forstwirthschaft in ausgedehntem Umfange betreiben. Für die Industrie kommen namentlich mehrere Schneide- und Sägemühlen in Ullersdorf und Kunzendorf, eine bedeutende Glasfabrik und Glasschleiferei in Seitenberg und eine grosse Spinnerei in Ullersdorf in Betracht. Bei Eisersdorf, am linken Bieleufer, wird ein guter Kalkstein gewonnen, welcher schon unter den gegenwärtigen schwierigen Verkehrsverhältnissen nicht unbedeutenden Absatz findet, bei Seitenberg befinden sich Marmorbrüche und bei Landeck und Seitenberg ausgedehnte Eisenerzlager, deren Ausbeutung nach Fertigstellung der neuen Eisenbahn erwartet werden kann.

Unter den dem Verkehrsgebiet angehörigen Ortschaften sind — abgesehen von der Stadt Glatz — als für den Verkehr wichtig hervorzuheben: Eisersdorf, Ullersdorf, Kunzendorf, Raiersdorf, Nieder- und Ober-Thalheim, Stadt Landeck, Schreckendorf und Seitenberg. Ferner Nieder-Hannsdorf, Ober-Hannsdorf, Alt-Waltersdorf, Neu-Waltersdorf und Wilhelmsthal.

Wesentliche Vortheile sind von der neuen Bahn auch für den Badeort L a n d e c k zu erwarten, der wegen seiner heilkräftigen Quellen und durch Naturschönheiten ausge-

---

*) Die Erfüllung der Bedingungen, unter welchen hiernach der staatsseitige Ausbau der geplanten Eisenbahnen gemäss den Bestimmungen erfolgen soll, war, als der Gesetzentwurf eingebracht wurde, zwar noch nicht überall durch formelle Beschlüsse der betreffenden Kommunalverbände gesichert, es konnte indess nach dem Ergebniss der eingeleiteten Verhandlungen bereits erwartet werden, dass die Interessenten auch im vorliegenden Falle durch Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen die Ausführung der einzelnen Linien ermöglichen werden.

zeichneten Lage schon jetzt von zahlreichen Kurgästen und Vergnügungsreisenden besucht wird.

Die den Betheiligten zur Last fallenden Grunderwerbskosten betragen 425 000 *M*, die kilometrischen Baukosten 125 200 *M*.

4. Beeskow - Königs - Wusterhausen. Die Eisenbahn Beeskow-Königs-Wusterhausen bildet die Fortsetzung der durch Gesetz vom 19. April 1886 zur Ausführung genehmigten Stichbahn Grunow-Beeskow zum Anschluss an die Berlin-Görlitzer Eisenbahn bei Königs-Wusterhausen. Sie soll vornehmlich den Kreis Beeskow-Storkow durch Herstellung einer besseren und kürzeren Verbindung mit der Hauptstadt Berlin weiter erschliessen und dadurch der Land- und Forstwirthschaft die zu ihrer vollen Entwickelung nothwendigen Vorbedingungen schaffen.

Die ganz im Regierungsbezirk Potsdam der Provinz Brandenburg belegene, 49,5 km lange Bahn durchschneidet mit 44,5 km den Kreis Beeskow-Storkow (1 247 qkm, 44 000 Einwohner) und mit 5 km den Kreis Teltow (1 642 qkm, 222 000 Einwohner).

Das zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst etwa 520 qkm mit 24 000 Einwohnern. Dasselbe ist im Norden und Osten durch die Bahnstrecke Berlin-Frankfurt a/O.-Cottbus, im Westen und Südwesten durch die Berlin-Görlitzer Bahn begrenzt und wird durch die Spree und Dahme durchschnitten. Die zahlreichen grossen Seeen bei Storkow sind untereinander und mit der Dahme durch schiffbare Kanäle verbunden. Ackerbau, Viehzucht, Forstwirthschaft und Schifffahrt bilden die Haupterwerbszweige der Bevölkerung. Die Waldflächen, meist im fiskalischen Besitz, liefern schon jetzt werthvolle Erträge, welche in den vorhandenen Dampfschneidemühlen zum Versand verarbeitet werden. Von gewerblichen Anlagen sind besonders in den Städten die Dampfmahlmühlen und auf dem Lande die zahlreichen Ziegeleien zu erwähnen. Braunkohlen sind am Scharmützelsee und bei Zernsdorf vorhanden.

Von Ortschaften sind, von Königs-Wusterhausen und Beeskow abgesehen, u. a. zu nennen: Bahrensdorf, Buckow (Dampfmolkerei und Stärkefabrik), Lindenberg (Stärkefabrik), Herzberg (Stärkefabrik), Glienicke, Storkow (Stadt und Gut, Dampfmahl- und Schneidemühle, Ziegelei, Brauerei), Kummersdorf (Mahl- und Schneidemühle), Friedersdorf (mit 1 000 Einwohnern), Cablow (Ziegeleien, Fischerei), Nieder-Lehme (Sand- und Mörtelwerken), Zernsdorf (mit Ziegeleien, Braunkohlengruben, Dampfpappenfabrik, Gemüsebau).

Der von der neuen Bahnlinie zu erschliessende fiskalische Grundbesitz umfasst die Forst Friedersdorf und Colpin, sowie die Domäne Beeskow.

Abzüglich der von den Betheiligten zu tragenden Grunderwerbskosten von 334 000 *M* betragen die kilometrischen Baukosten rund 66 100 *M*.

5. Templin - Prenzlau. Die von Templin nach Prenzlau geplante Eisenbahn bildet die Fortsetzung der auf Grund des Gesetzes vom 7. Mai 1885 erbauten Bahnlinie Löwenberg-Templin und hat den Zweck, den durch letztere innerhalb des Templiner Kreises bereits entwickelten Verkehr zu erweitern, sowie den nordöstlichen Theil des Templiner Kreises und den fruchtbaren südöstlichen Theil des Kreises Prenzlau, welcher durch die dazwischen liegenden Seeen von der bestehenden Bahn Prenzlau-Angermünde abgeschnitten ist, dem Bahnverkehr zugänglich zu machen. Gleichzeitig wird hierdurch eine erleichterte Verbindung mit der Stadt Prenzlau geschaffen, welche schon jetzt den Mittelpunkt des Verkehrsgebietes bildet.

Die Länge der Bahn beträgt ungefähr 39,3 km, wovon etwa 21,4 km auf den Kreis Templin (1 436 qkm, 45 000 Einwohner) und 17,9 km auf den Kreis Prenzlau (1 133 qkm, 56 000 Einwohner) im Regierungsbezirk Potsdam der Provinz Brandenburg entfallen.

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst etwa 560 qkm mit rund 34 000 Einwohnern. Der Landstrich hinter Templin zeigt einen leichteren, weniger ergiebigen Boden und ist überwiegend mit Waldungen und grösseren Seeen bedeckt; der Landstrich zwischen Kreuzkrug und Prenzlau dagegen besitzt einen durchweg guten und ergiebigen Boden, insbesondere aber der nördlich der Bahn belegene Theil, wo Weizen- und Zuckerrübenbau getrieben wird.

Die Waldungen sind mit Kiefern- und Laubholz gut bestanden; besonders liefern die Templiner, Petznicker, Gerswalder, Boitzenburger, Sternhagener und Prenzlauer Privatforsten nicht unbeträchtliche, über den Bedarf der nächsten Umgegend hinausgehende Mengen von Nutz- und Brennholz. In der Nähe von Hassleben kommen ausgedehnte Lager von grossen Granitblöcken vor, welche wegen der ungünstigen Verkehrsverhältnisse bisher nicht ausgebeutet werden konnten.

Von Ortschaften des Kreises Templin sind — abgesehen von der Kreisstadt Templin selbst zunächst zu erwähnen: Klosterwalde, Petznick, Mittenwalde, Herzfelde, Hassleben, Kuhz; im Kreise Prenzlau, abgesehen von der Kreisstadt Prenzlau: Hindenburg, Beenz, Gross-Sperrenwalde, Klein-Sperrenwalde.

An gewerblichen Anlagen kommen, abgesehen von den in den beiden Städten Templin und Prenzlau vorhandenen Fabriken, Brennereien, Mahl- und Schneidemühlen, Molkereien, Stärkefabrik, Brauerei, Ziegeleien in Betracht.

Die von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten sind auf 836 000 *M*, die kilometrischen Baukosten auf rund 68 100 *M* veranschlagt.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1741 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ausgleichung der Guthaben und Schuldbeträge der Bregthalbahn (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1762 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die von den Vereinsverwaltungen in der Zeit vom 1. Oktober 1892 bis dahin 1893 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 9. d. Mts.).

Nr. 1763 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, Begleitschreiben zu dem Protokoll der zu Amsterdam am 21/23. Mai d. J. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 12. d. Mts.). [Nächste Sitzung in Stuttgart am 4. Oktober d. J.]

Nr. 1775 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 31. Mai/1. Juni d. J. in Wien abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 11. d. Mts.). [Nächste Sitzung in Hamburg am 16. Januar 1895.]

Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband.

Am 1. Juli d. J. erscheint die 3. Ausgabe der Kundmachung 9, enthaltend das Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen für den allgemeinen Verkehr und nur für Sendungen der Militärverwaltung geeignet sind.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussischer Landes-Eisenbahnrath.

Am 4. d. Mts. hielt der Landes-Eisenbahnrath unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Brefeld eine Plenarsitzung ab und beschäftigte sich zunächst mit der Einführung eines Ausnahmetarifes für Puddelkohlen nach dem Siegerland. Der aus dem Freiherrn v. Hövel, Kommerzienrath Haurand-Frankfurt, Dr. Websky und Kommerzienrath Weyland-Siegen bestehende Ausschuss hatte dazu folgendes Gutachten abgegeben: „Der Ausschuss ist einstimmig der Ansicht, dass eine Nothlage der Siegerländer Puddel- und Walzwerke vorliege, die die Gewährung des beantragten Ausnahmetarifs rechtfertige. Der Ausschuss geht hierbei von der Auffassung aus, dass die Lage der Siegerländer Puddelwerke, wenn sie für sich allein in Betracht gezogen werde, den Antrag nicht rechtfertigen könne; es unterliege aber keinem Zweifel, dass, wenn der Puddelbetrieb, der ohne die beantragten Ausnahmetarife nicht aufrecht erhalten werden könne, zum Erliegen komme, auch der Fortbestand der Hochofenindustrie und mit ihr des Erzbergbaues gefährdet werden würde, denn letzterer könne ohne den Absatz an die Siegerländer Hochöfen und diese könnten ohne den Absatz an die Siegerländer Puddel- und Walzwerke nicht bestehen. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass die Frachtermässigung für das Siegerland und das angrenzende Gebiet der Dill zu gewähren und auch auf andere Bezirke auszudehnen sei, wenn der Nachweis geliefert werde, dass eine gleiche Nothlage vorliege, d. h. dass Puddelbetrieb bestehe und mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der zur Verfügung stehenden Eisenerze oder nach Lage der sonstigen Verhältnisse nicht aufgegeben werden könne. Die Ermässigung solle im Rückvergütungswege in Höhe des Unterschiedes zwischen dem bestehenden und dem beantragten Tarif gewährt und hierbei die Entfernung von der nächstgelegenen Station, von welcher Kohlen bezogen seien, zu Grunde gelegt werden.

Die Ermässigung solle gewährt werden für die nachweislich auf Grund des Luppenbuchs dargestellten Luppen, wobei der Kohlenverbrauch für die Tonne auf etwa 1,3 t Kohlen anzunehmen sei."

Vom Minister der öffentlichen Arbeiten war das Plenum des Landes-Eisenbahnraths um eine gutachtliche Aeusserung über folgende Fragen ersucht worden: 1. Ist eine Nothlage der Siegerländer Walzwerke vorhanden, die die Gewährung von Nothstandstarifen an sich rechtfertigen würde? 2. Kann die beantragte Frachtermässigung ohne erhebliche Benachtheiligung der Industrie anderer Plätze gewährt werden? 3. Ist es überhaupt ausführbar, einen auf Puddelkohlen beschränkten Ausnahmetarif einzuführen? Die erste und dritte Frage wurde von der Plenarversammlung bejaht und eine Nothlage des Siegerländer Eisengewerbes anerkannt. Die zweite Frage wurde mit kleiner Mehrheit verneint. Der beantragte Ausnahmetarif beträgt 1,5 ₰ für das Tonnenkilometer zuzüglich 6 ℳ Abfertigungsgebühren für den Wagen.

Dann wurde eine Ermässigung der Frachtsätze für Schwedische Eisenerze von Swinemünde nach Oberschlesien und Mähren dem Antrage des ständigen Ausschusses entsprechend abgelehnt, ebenso ein Antrag auf Gleichstellung der Frachten von Swinemünde und Stettin.

Die von der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen beantragten Tarifirungen wurden befürwortet, und dabei u. a. die Detarifirung von Schwefeleisen und niedrigere Sätze für Erdnusskleie und Erdnussschale abgelehnt. Die Nachweisungen der letzten Veränderungen und Neueinführung von Ausnahmetarifen wurden zur Kenntniss genommen; darunter befindet sich ein ermässigter Tarif für rohe Baumwolle von der Weser und den Elbhäfen nach Stationen der Sächsischen Staaten.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Auf der Tagesordnung der am 19. d. Mts. in Interlaken stattfindenden Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten steht wiederum ein Antrag auf Aenderung der Zusatzbestimmung I zu § 50 der Verkehrsordnung. Bekanntlich haben die Fabrikanten Benecke & Co. in Hamburg in wiederholten Eingaben die Zulassung der unter die in Ziffer XXXI der Anlage B. der Verkehrsordnung behandelten Gegenstände fallenden gefirnissten Treibriemen zur eilgutmässigen Beförderung als Stückgut auf den Deutschen Eisenbahnen erbeten. Ueber diesen Antrag konnte in der letzten Sitzung der Tarifkommission noch nicht endgültig entschieden werden. Ferner stehen auf der Tagesordnung: Tarifirung leerer gebrauchter Papierhülsen; Tarifirung lebender Bienen (Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover); Aufnahme des Artikels „Düngergips" unter die bedeckt zu befördernden Güter; Aufnahme von Parquetbodentheilen unter die bedeckt zu befördernden Güter; Aufnahme von Melassefutter in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; Tarifirung von geröstetem Getreide und Malz, sowie von gerösteten Graupen; Detarifirung von Farinen; Aufnahme des Artikels „Wau" in den Spezialtarif I; Vervollständigung der Verzeichnisse unter Ziffer 5 und 6 der Positionen „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II; Versetzung eichener Fassdauben und Fassbodentheile in den Spezialtarif III; Tarifirung von Thonsteinen, von Knochenkohle, von Haar- und Faserabfall, von pulverisirtem Braunkohlenkoks, von Knochenpräzipiat (Düngemittel), von Kehricht aus Putzwollfabriken, von Steinnussabfällen und Steinnussmehl, von Schiefertafeln usw.; Versetzung von Porzellanmasse in den Spezialtarif III; anderweite Festsetzung der unter VI. 1 des Nebengebührentarifs für den Güterverkehr vorgesehenen Deckenmiethe.

Preussische Staatseisenbahnen.

Bau und Betrieb neuer Bahnlinien.

Ein Allerhöchster Erlass vom 9. Mai d. J. bestimmt, dass bei demnächstiger Ausführung der im Gesetze vom 29. April d. J., betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes und die Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow vorgesehenen Eisenbahnlinien und der Erweiterung des schmalspurigen Eisenbahnnetzes die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes A. der Bahnen:

1. von Gerdauen nach Angerburg,
2. von Zinten nach Rothfliess
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg,
3. von Glatz nach Seitenberg
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau,
4. von Beeskow nach Königs-Wusterhausen,
5. von Templin nach Prenzlau
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin,
6. von Probstzella nach Wallendorf
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt,
7. von Pattburg und Tingleff nach Sonderburg
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona,
8. von Schieder nach Blomberg
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover,
9. von Unna nach Camen
   der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld,
10. von Köln nach Grevenbroich
   der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrh.) zu Köln,

B. der Erweiterung des schmalspurigen Eisenbahnnetzes im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau übertragen wird.

Das Gesetz, betreffend Regelung der Verhältnisse der bei der Umgestaltung der Eisenbahnbehörden nicht zur Verwendung gelangenden Beamten,
dessen Entwurf wir in Nr. 28 S. 260 d. Ztg. im Wortlaute mittheilten und welcher unverändert von dem Preussischen Landtage angenommen wurde, ist in Nr. 134 des „Reichsanzeigers" veröffentlicht worden.

Vorarbeiten.

Der Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Henning, Hartwich & Co. in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Lübben über Uckro und Alt-Herzberg nach Falkenberg ertheilt.

Betriebseröffnungen.

Am 1. Juli d. J. gelangt die zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin gehörige Neubaustrecke Swinemünde-Heringsdorf — soweit nicht unerwartete Hindernisse eintreten — zur Eröffnung.

Eröffnungen, bezw. Veränderung der Abfertigungsbefugnisse und Umbenennung von Stationen.

Direktionsbezirk Altona. Die zwischen den Stationen Paulinenaue und Friesack belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Vietznitz wird am 20. d. Mts. für den Wagenladungsgüterverkehr sowie für die regelmässige Beförderung von Milchsendungen in Betrieb genommen.

Vom gleichen Tage ab findet eine direkte Abfertigung solcher Transporte zwischen Vietznitz und allen übrigen für den Güterverkehr eröffneten Stationen und Haltestellen der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen statt.

Ferner wird der bisher nur dem Personenverkehr dienende, an der Strecke Gremsmühlen-Lütjenburg belegene Haltepunkt Bruhnskoppel vom 1. Juli d. J. ab auch für die Annahme und Auslieferung von Eilstückgütern und Frachtstückgütern in Betrieb genommen. Von diesem Tage ab findet eine direkte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern zwischen dem Haltepunkt Bruhnskoppel und sämmtlichen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen und Haltestellen der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie auch im Bereiche des Nordostsee-Verbandes statt.

Direktionsbezirk Berlin. Am 15. d. Mts. wird die zwischen den Stationen Otusch und Dombrowka gelegene, bisher nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Dopiewo auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen bleibt auch ferner ausgeschlossen.

Direktionsbezirk Elberfeld. Die an der Bahnstrecke Warburg-Cassel zwischen Grebenstein und Mönchehof gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Station Immenhausen wird am 15. d. Mts. auch für den Güterverkehr und Wagenladungen eröffnet.

Direktionsbezirk Erfurt. Vom 15. Juli d. J. ab findet auf der Station Unterloquitz die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen nicht mehr statt.

Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Am 15. d. Mts. wird der an der Strecke Leinefelde-Treysa gelegene Haltepunkt Oberreichensachsen, 4,46 km von Niederhone und 3,36 km von Bischhausen entfernt, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Gleichzeitig erhält der Haltepunkt Reichensachsen der Strecke Göttingen-Frankfurt a/M. die Bezeichnung „Niederreichensachsen".

Vom 1. Juli d. J. ab werden die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Erbach im Rheingau auf Güter- und Viehsendungen in Wagenladungen erweitert.

Direktionsbezirk Hannover. Am 15. d. Mts. wird der an der Strecke Osnabrück-Rheine neu hergestellte, 4,8 km von Hörstel und 6,7 km von Rheine entfernte Haltepunkt Rodde für den Personenverkehr eröffnet. Gepäck kann auf dem Haltepunkte nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Rodde ist die Einschreibung von Ge-

päck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Abnahme am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Rodde ausdrücklich bereit erklären.

Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn. Auf sämmtlichen Stationen dieser Nebenbahn befinden sich keine festen Stirnrampen und können infolge dessen schwere Fahrzeuge (Möbelwagen usw.), welche nur an der Stirnseite der Wagen aus- und eingeladen werden können, oder welche sich zur Beförderung auf den Wagen der schmalspurigen Nebenbahn nicht eignen, nicht angenommen werden.

Sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Sekundärbahnlinie Herrnhut-Bernstadt gelegene Station Bernstadt führt fortab die Bezeichnung „Bernstadt i. O.-L."

Allgemeine Kleinbahngesellschaft.

Am 27. Mai d. J. ist die Theilstrecke der Oberschlesischen Dampfstrassenbahn Beuthen-Bahnhof-Rossberg-Scharley-Deutsch-Piekar dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Das Netz, das bis auf einzelne Ueberführungen von Strassen und Bahngeleisen in der Hauptlinie Gleiwitz-Königshütte-Beuthen-Deutsch-Piekar fertiggestellt ist, soll eine Erweiterung erfahren, indem eine neue Linie von Beuthen über Schomberg, Bobreck, Borsigwerk, Biskupitz, Zabrze in Aussicht genommen ist. Die Vermessungen hierzu finden bereits statt. Von diesen Industrieorten haben mehrere gar keine, einzelne eine sehr ungünstige Hauptbahnverbindung.

Altdamm-Colberger Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath beschloss in seiner letztabgehaltenen Sitzung, der Generalversammlung für das am 31. März d. J. abgelaufene Betriebsjahr eine Dividende von 5 % sowohl für die Stammprioritäts- als auch für die Stammaktien vorzuschlagen gegen 4,8 % im Vorjahre.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Nach Ausweis des Geschäftsberichts bezifferten sich im Jahre 1893 die Gesammteinnahmen auf 483 566 ℳ (gegen das Vorjahr + 6 651 ℳ). An den Einnahmen waren betheiligt der Personenverkehr mit 257 280 (+ 14 962) ℳ, der Güterverkehr mit 187 943 (— 10 629) ℳ und die sonstigen Quellen mit 38 343 (+ 2 317) ℳ Die Betriebsausgaben stellten sich auf 345 813 ℳ, sodass ein Ueberschuss von 137 752 ℳ verbleibt. Davon gehen zu Rücklagen in den Erneuerungsfonds 8 640 ℳ ab, hinzu kommen Zuschüsse von Seiten der Staatskasse 53 250 ℳ Die Verwendung des Ueberschusses geschieht wie folgt: Zur Verzinsung der Prioritätsobligationen 117 986 ℳ, zur Tilgung der Prioritätsobligationen 22 700 ℳ, zur Zahlung einer Dividende von 1,5 % an die Aktien Littera A 36 000 ℳ, zur Dotirung des Bilanzreservefonds 5 % 2084 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 1 401 ℳ, zum Vortrag 2 191 ℳ

Neuer Centralbahnhof in Danzig.

Die Vorarbeiten zu dem Bau des neuen Centralbahnhofs in Danzig sind bereits Anfang Februar dieses Jahres in Angriff genommen worden und zwar zunächst am Irrgarten, wo grosse Erdarbeiten ausgeführt wurden. Der obere Theil desselben ist auf das Niveau des Bahnhofs herabgebracht und zu diesem Zweck 2,5 m abgetragen worden. Vor kurzem hat die Bahnverwaltung auch die Vorarbeiten für die mit den Centralbahnhofanlagen im Zusammenhange stehenden Geleiserweiterungen zwischen Bahnhof Legethor und Hohethor, und zwar speziell auf der Strecke Petershagen-Schwarzes Meer, in Angriff nehmen lassen. Es erfolgt von dem nach der Reitbahn hinüberführenden Wege an eine Erdanschüttung von 7,5 m.

Kleinbahnen.

Die im letzten Jahre gemachten Fortschritte auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens lassen für den Regierungsbezirk Arnsberg eine erfreuliche Entwickelung dieses wichtigen Verkehrsmittels erhoffen.

Unter dem 17. Oktober 1893 wurde der Allgemeinen Lokal- und Strassenbahngesellschaft zu Berlin die Einrichtung des elektrischen Betriebs auf der in der Stadt Dortmund und auf der Strecke Dorstfeld-Funkenburg-Kronenburg-Steinplatz-Fredenbaum verkehrenden Strassenbahn ertheilt. Die der Firma Siemens & Halske in Berlin übertragenen Arbeiten sind inzwischen fertiggestellt und ist der elektrische Betrieb bereits eröffnet. Fernere Projekte, durch welche der Ausbau von Kleinbahnnetzen in den Kreisen Soest und Gelsenkirchen erstrebt wird, befinden sich in der Vorbereitung.

Der Bau einer Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb auf der Strasse vom Bahnhof Plettenberg bezw. Eiringhausen nach der Stadt Plettenberg wird voraussichtlich in der nächsten Zeit genehmigt werden.

Weitere Kleinbahnanlagen sind für die Strecken Neheim-Hüsten-Sundern, ferner für Menden-Balve-Werdohl und endlich für eine Bergbahn von einem Punkte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zwischen Hagen und Westhofen nach der Hohen-Syburg in Aussicht genommen.

Strassenbahnen.

Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft (J. Lestmann & Co.). Zum Bau und Betriebe der von der Gesellschaft projektirten Pferdebahn von der Strasse Alt Moabit über die Lutherbrücke durch die Bellevue Allee und Bellevuestrasse über den Potsdamer Platz durch die Königgrätzer Strasse und Zimmerstrasse bis zur Lindenstrasse hat nunmehr der Magistrat die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung unter der Bedingung nachgesucht, dass hinsichtlich dieser neuen Linie die bestehenden Verträge vom 7. Mai 1881 und 20. August 1887 in allen Punkten platzgreifen.

Königsberger Pferdeeisenbahn. Zwischen der „Union Elektrizitätsgesellschaft" und der „Königsberger Pferdeeisenbahn" ist dieser Tage ein Präliminarvertrag unterzeichnet worden, nach welchem gegen Zahlung eines Baarbetrages erstere Gesellschaft fast alle Aktiva der Königsberger Pferdebahn und die Konzession zu übernehmen berechtigt ist, sobald ihr die nachgesuchte neue Konzession zum elektrischen Betriebe der Bahnlinien ertheilt wird.

Zur Verhandlung bezw. Genehmigung dieses Präliminarvertrags usw. hat die Verwaltung der Königsberger Pferdebahn eine Generalversammlung auf den 26. d. Mts. einberufen.

Dortmund-Rheinkanal.

Der Provinziallandtag der Rheinprovinz übernahm am 3. d. Mts. die verabredete Zinsgarantie bis zu jährlich 245 000 ℳ usw. und beschloss, die Königlich Preussische Staatsregierung zu ersuchen, eine auf den Grundlagen der abgelehnten Kanalvorlage beruhende Gesetzesvorlage dem Landtage der Monarchie zur verfassungsmässigen Beschlussfassung in einer der nächsten Sessionen aufs neue vorzulegen.

Aus der Schweiz.

Jura-Simplonbahn.

Kürzlich drohten zwischen Bund und Jura-Simplonbahn Schwierigkeiten aufzutreten, indem die Finanzkommission der letzteren für das Jahr 1893 den Prioritätsaktien eine Dividende von nur 16,50 Frcs. für die Aktie zusprechen wollte statt der vorausgesehenen 20 Frcs. Durch die Reduktion sollte auf ein Mal die vollständige Sanirung der Gesellschaft durchgeführt werden, um dann schon nächstes Jahr auch den Stammaktien eine Dividende zu sichern. Die Sanirung wäre dadurch lediglich auf Kosten des Bundes erfolgt. Dieses Verfahren wurde nun vom Bundesrathe nicht angenommen und man vermuthete zunächst, dass die Frage ihre Erledigung vor dem Bundesgericht finden werde. Doch ist noch Aussicht auf eine friedliche Lösung vorhanden, indem am 4. d. Mts. in einer Konferenz zwischen dem Bundesrath und der Direktion der Jura-Simplonbahn letztere sich entschloss, dem Verwaltungsrathe der Jura-Simplonbahn eine Dividende der Prioritätsaktien von 20 Frcs. für 1893 vorzuschlagen. Die Sitzung des Verwaltungsrathes war auf den 6. d. Mts. anberaumt. Traktanden sind: Geschäftsbericht und Rechnung für 1893, neue Konversionsanleihen, Bestimmungen für die nächste Generalversammlung der Aktionäre, Vertrag, betreffend Mitbesitz des Bahnhofes Luzern, Vertrag mit Thuner- und Brienzersee-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Simplontunnel.

Die Experten (Fox, England; Wagner, Oesterreich und Colombo, Italien) sowie die übrigen Theilnehmer an der Konferenz haben vorläufig ihre Arbeiten in Bern abgeschlossen und sind Donnerstag, den 6. d. Mts., an den Simplon zur Lokalbesichtigung abgereist. An den Konferenzen in Bern nahmen ausser den schon genannten Experten theil: die Bundesräthe Zemp, Stauser und Lachenal, die Direktoren der Jura-Simplonbahn, der Chef des technischen Eisenbahninspektorats und Oberst Locher als Vertreter der Unternehmer. Sämmtliche Genannte nahmen auch an der Lokalbesichtigung theil.

Gotthardbahn.

In seiner Sitzung vom 26. Mai d. J. hat der Verwaltungsrath Geschäftsbericht und Jahresrechnung für 1893 genehmigt. Dem Erneuerungsfonds werden für 1893 500 Frcs. für 1 km oder 120 222 Frcs. und 2 % der Bruttoeinnahmen aus dem Transporte oder 286 262 Frcs., zusammen 406 484 Frcs. zugeführt; entnommen für Erneuerung des Oberbaues und Betriebsmateriales werden 586 968,28 Frcs. Die Generalversammlung wird auf 23. d. Mts. einberufen und es wird beantragt, aus dem den Aktionären zur Verfügung stehenden Betrage von 2 912 211,54 Frcs. eine

Dividende von 7 % = 35 Frcs. für die Aktie, zusammen also 2 800 000 Frcs. zu bezahlen und 112 211,54 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Es wird bei der Generalversammlung beantragt, auch noch die Strecken Biasca-Bellinzona und Flüelen-Erstfeld doppelspurig zu machen. Die Rechnungsprüfungs-Kommission des Verwaltungsrathes für 1894 wird bestellt aus den Herren Kommandeur Massa, Ingenieur Koller und Frhr. Ed. v. Oppenheim.

Kürzlich kam auf der Gotthardbahn eine in der Lokomotivfabrik Winterthur gebaute neue viercylindrige Maschine (Compoundsystem) in Betrieb. Die Länge der ganzen Lokomotive sammt Tender beträgt 16 m und das Gewicht 100 t.

Vereinigte Schweizerbahnen.

In der Sitzung vom 4. d. Mts. beschloss der Verwaltungsrath entsprechend dem Antrage der Direktion, es sei den Prioritätsaktien eine Dividende von 21,25 Frcs. wie im Vorjahre und den Stammaktien eine solche von 17,25 Frcs. (im Vorjahre 12 Frcs.) auszurichten. Die Generalversammlung ist auf den 28. d. Mts. einberufen. Der Gesammtbetrag des reinen Betriebsüberschusses beträgt für 1893 4 466 000 (1892: 4 242 958) Francs. Davon gehen ab für Zinsen, Amortisationen, Abschreibungen, Einlagen in Reserve- und Erneuerungsfonds 2 904 535 Frcs. Nach Abzug der 4,5 Dividende für die Prioritätsaktien und von 3,5 % für die Stammaktien verbleiben als Vortrag 31 117 Frcs.

Aus Italien.

Betrieb.

Fahrparkbestand. Das Adrianetz zählte am 31. Dezember 1893 im Betriebe 1 105 Zugmaschinen (darunter 83 Tendermaschinen für Nebenlinien und 2 Belpaire'sche Dampfwagen), 3 168 Personenwagen aller Art, 665 Gepäck- und 20 575 Güter- usw. Fahrzeuge, darunter 11 522 gedeckte, 4 208 hochbordige und 3 749 niederbordige Wagen. Auf das laufende Kilometer Betriebslänge sind zu rechnen 0,19 Zugmaschinen, dann 0,54 Personen-, sowie 0,11 Gepäck- und 3,53 Güterwagen mit Einschluss der besonderen Fahrzeuge.

Für das Mittelmeernetz liegt zur Zeit die entsprechende Uebersicht nicht vor, dagegen waren bei dem Sizilischen Netz zum gleichen Zeitpunkt vorhanden: Zugmaschinen 136 (fernere 5 im Bau begriffen), 406 Personenwagen, 70 Gepäck- und 1 703 Güterwagen aller Art.

Privatbahn Casino di Terra-Monternfoli. Der Vorsitzende der Provinzialverwaltung zu Pisa hat den Betrieb dieser Bahn mit Rücksicht auf die mangelhafte Betriebssicherheit im Verkehr derselben vorläufig aufgehoben, nachdem die Betriebsgesellschaft den in der Konzession festgesetzten Bedingungen für den Ausbau der ganzen Bahn ungeachtet wiederholter Erinnerungen nicht in der vertragsmässigen Weise nachgekommen ist. Es ist eine amtliche Feststellung der Bau-, Verkehrs- und Betriebsverhältnisse angeordnet und von dem Ausfall derselben und von der genauen Festsetzung, inwieweit der zu Anfang 1889 ertheilten vorläufigen Konzession Genüge geleistet ist, hängen weitere Schritte ab.

Bauten und Einrichtungen für die Landeseisenbahnen im Betriebe. Der „Monitore" bringt den Wortlaut des Gesetzentwurfes nebst der Begründung bezüglich der für Ausbau und Ausrüstungsverbesserungen der drei grossen Netze erforderlichen Beträge, wie ersterer vom Eisenbahnminister Ende Februar d. J. bei dem Landtage eingebracht und eingehend dargelegt wurde. Die Beträge, gesetzlich aufgebracht durch Verausgabung geldwerther Papiere zu Lasten der Kassen „per gli aumenti patrimoniali" genannter drei Netze, werden innerhalb der 5 Betriebsjahre ab 1. Juli d. J. bis 30. Juni 1899 zusätzlich in dem ordentlichen Theil des Abschlusses des Schatzamtes erscheinen und zwar in Höhe von jährlich 4 000 000 L., welche der Staat den genannten Kassen mit bedingtem Rückforderungsrecht zahlt. Die drei Netze zahlen jährlich aus dem laufenden Betriebe zusammen je 600 000 L., welchen Betrag sie unter sich nach Verhältniss des Bedarfes vertheilen, und sind ausserdem ermächtigt, den Beständen der Kassen „per gli aumenti patrimoniale" und beziehungsweise den Reserverücklagen für Erneuerung des rollenden Betriebsmateriales einen Betrag bis zur Höhe von insgesammt 25 000 000 L. vorläufig zu entnehmen. Der betreffende Kostenvoranschlag bezieht sich auf die Erweiterung der Bahnhöfe, Regelung der Wasserzubringung, Werkstättenvergrösserung, Sicherheits- und Signalvorrichtungen, Einführung sowie Verbesserung von Stahl-Oberbau, erste Nachbesserung und Ergänzung des Unterbaues, Verstärkung eiserner Brücken und Einschaltung von Mauerwerksbrücken, Wärterhäuser, Brunnen und Cisternen, Abschluss der Bahnlinien und Bahnhöfe, neue Telegraphendrähte und -Apparate, schliesslich Aufbesserung des im Betriebe befindlichen rollenden und festen Betriebsmateriales; die Höhe des Voranschlages beziffert sich bei dem Mittelmeernetz auf 16 500 000 Lire, bei dem Adrianetz auf 13 750 000 L. und bei dem Sizilischen Netz auf 2 750 000 L., insgesammt 33 000 000 L.

Ein im Jahre 1898 vorzulegendes Gesetz soll Bestimmung treffen, in welcher Form und Weise den obengenannten Gesellschaftskassen die vorläufig entnommenen Beträge zurückzuerstatten sind.

Sekundärbahnen Italiens. Die amtlichen Feststellungen über die Betriebsergebnisse während der ersten Hälfte des laufenden Betriebsjahres 1893/94 im Vergleich zur nämlichen Zeit des Vorjahres haben theilweise überrascht. Denn von den 25 in Betracht gezogenen Linien bezw. Netzen im Königreich haben 14 eine Betriebs-Mehreinnahme von zusammen 350 000 L. nachgewiesen, während die übrigen 11 eine Mindereinnahme von 73 000 L. zeigen. Zu ersteren gehören mit den drei bedeutendsten Mehrerträgen die Sardinischen Sekundärbahnen (+ 83 940 L.), Vicenza-Treviso mit Padua-Bassano (+ 63 440 L.) und Nord Mailand (+ 53 860 L.), dagegen zu letzteren mit den höchsten Minderergebnissen die Königliche Gesellschaft in Sardinien (— 41 410 L.), Neapel-Nola-Bajano (— 7 490 L.) und Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale (— 6 500 L.).

Sardinische Sekundärbahnen. Nach dem Jahresbericht des Aufsichtsrathes der Turiner Bank schwankte der Kursstand der Aktien während des Kalender- und Betriebsjahres 1893 zwischen 378 und 260 L. mit einem Durchschnittsstand von 340 L.; der Preissturz des letzten Vierteljahres wird als ein wenig berechtigter bezeichnet, da die Verhältnisse der Sekundärbahngesellschaft staatlicherseits fest gestützt werden. Die Gesellschaft hat bezüglich der rund 600 km im Bau bezw. Betrieb vom Staat das Anrecht auf eine kilometrische Jahresbeihilfe von je 9 950 L. auf die ganze Konzessionsdauer (bis 20. Juni 1976) zugestanden erhalten. Der Bau ist nahezu vollendet; während am 31. Dezember 1892 im Betriebe sich 356,7 km befanden, traten am 1. April 1893 noch 153,9 km und am 16. November 1893 noch weitere 23 km dazu; ferner waren im März und April des laufenden Jahres die letzten Theile der Linie Mandas-Tortoti zu eröffnen, rund 63 km, hiermit sind die Linien der dritten und letzten Bauperiode fertig gestellt. Die Baukosten konnte die Gesellschaft fast vollständig und bis auf einen unbedeutenden Rest aus dem Erlös der bis dahin begebenen 4 Serien von Obligationen decken, während die Jahresbeihilfe von 3 606 827 L. die pünktliche Zinszahlung bezw. Tilgung genannter 4 Serien für die Konzessionsdauer sichert. Nachdem die 596,6 km des Netzes eröffnet sind, wird sich die Jahresbeihilfe auf 5 936 477 L. erhöhen und durch diese Erhöhung der Anspruch sowohl der allgemeinen Betriebskosten wie der anfängliche Einnahmeausfall des Betriebes vollauf decken lassen. Dieser Anfangsausfall im Betriebe bezifferte sich nach der Statistik für 1892 auf 1 193 L. auf das Kilometer, und würde sonach, der Gesammtlänge von 596,6 km rechnerisch zu Grunde gelegt, vorderhand auf 712 049 L. zu veranschlagen sein, während die Betriebsverhältnisse sich nach dem natürlichen Gange der Sache und nach Beendigung des möglichst beschleunigten Baues allmählich bessern müssen. Wenn, abgesehen von letzterem, die bisherigen thatsächlichen Verhältnisse der Bewerthung der 53 200 Aktien und der 6 800 Zinsscheine zu Grunde gelegt werden, so lasse sich der Werth zunächst auf 325 L. für die Aktie und auf 75 L. für den Zinsschein feststellen.

Mittelmeerbahnen, Oberbeamte. Unter dem Personal der oberen Betriebs-, Bau- und Büreaubeamten haben mit Beginn des neuen Rechnungsjahres zahlreiche Veränderungen stattgefunden.

Bücherschau.

Hilfsbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit Rücksicht auf die parabolischen Uebergangskurven. Nebst Anhang: Verständigungssignale. Mit Tabellen, Figuren, Beispielen und einem Formular. Zum praktischen Gebrauche für Eisenbahn- und Strassenbauingenieure und Vermessungsbeamte. Bearbeitet von Karl Hecht, Ingenieur und Lehrer, vereidigter Landmesser. Dresden, Verlag von Gerhard Kühtmann. 1893. Preis broschirt 4,4 *M*, gebunden 5 *M*.

Das vorliegende Hilfsbuch stellt einen Auszug aus einem grösseren Handbuch dar, in welchem der Versuch gemacht ist, ausser der kubischen Parabel auch die sämmtlichen Linien zweiter Ordnung für die Zwecke der Eisenbahn- und Strassenbaues nutzbar zu machen. Eine Besprechung dieses Handbuches wird noch vorbehalten; das vorstehend bezeichnete Hilfsbuch ist im Sinne der bisherigen Behandlung der Eisenbahnbögen als ein selbständiges Ganzes für sich gedruckt worden. Thatsächlich war dies um so zweckmässiger, als sich nicht sobald eine erhebliche Schaar von Fachleuten finden möchte, welche die Scheu vor Neuerungen soweit überwinden, dass sie der Verallgemeinerung des Verfassers, die sich für

gewisse Fälle zweckmässig erweisen mag, gerne zu folgen vermöchten.

Das Hilfsbuch behandelt in durchaus klarer und übersichtlicher Weise die Verhältnisse der Kreis- und Uebergangsbögen, ihre Absteckung und die Festlegung der Bauobjekte. Im Abschnitt I ist die Absteckung der Kreisbögen behandelt, wie sie vom Winkelpunkt, vom Bogenanfang aus, nach der Koordinatenmethode sowohl allgemein, als auch für die wichtigsten Halbmesser stattfindet; endlich sind noch mehrere andere Methoden aufgenommen, welche in besonderen Fällen anzuwenden sind. Abschnitt II enthält die Theorie der Uebergangsbögen und ihre Verwerthung in der Praxis, auch unter Berücksichtigung ihres Ersatzes durch Korbbögen. Die Absteckung der Brücken, Durchlässe, Wegeübergänge ist sowohl für Kreisbögen, als kubische Parabeln im Abschnitt III kurz erörtert. Ein Anhang bringt eine Zusammenstellung bewährter Verständigungssignale, welche zwischen dem Feldmesser und dem Messgehilfen auf akustischem oder optischem Wege ein Einvernehmen herstellen sollen. Bei den gewöhnlichen Vermessungsarbeiten beobachtet jeder Feldmesser bisher meist sein eigenes Verfahren für eine derartige Verständigung. Hierin eine Einheitlichkeit anzubahnen, ist gewiss verdienstlich und so kann die vom Verfasser gebrachte Zusammenstellung zur weiteren Nachfolge empfohlen werden.

Der Kern des Hilfsbuches liegt naturgemäss in den ihm beigegebenen Tabellen. Als solche sind vorhanden: 1. eine Kreistabelle, enthaltend die durch den Halbmesser R dividirten Werthe für die Tangente des ganzen und halben Bogens, den Bogenmittenabstand und die Bogenlänge für jede Minute der Tangentenwinkel von 60° bis 180° und den Halbmesser $R = 1$; 2. eine Tabelle, enthaltend die Sehnen und Sehnentangentenwinkel für die wichtigsten Halbmesser von 40 bis 2000 m, sowie für Bogenlängen von 0,1 bis 100 m. In dieselbe Tabelle sind auch die wichtigsten Abscissen und dazu gehörigen Ordinaten für dieselben Halbmesser eingereiht; 3. eine Tabelle, welche die Quotienten aus je zwei zusammengehörigen Koordinaten und dem Halbmesser, d. h. die Werthe von $\frac{X}{R}$ und $\frac{Y}{R}$, neben einander stellt. Die Werthe von $\frac{X}{R}$ gehen von 0,0001 bis 1; die zugehörigen Y ergeben sich durch Multiplikation der aufgeführten $\frac{Y}{R}$-Werthe mit R. Der Verfasser gibt an, diese Tabelle mit grossem Erfolge im kupirten Gelände und bei vielen verschiedenen Halbmessern verwendet zu haben. Den Schluss des Hilfsbuches bieten mehrere zur Absteckung der kubischen Parabel als Uebergangsbogen dienende Tabellen (A bis H).

Von Brockhaus' Konversations-Lexikon. 14. Auflage, diesem nach übereinstimmendem Urtheile der Kritik unübertrefflichen Hausschatze des Deutschen Volkes, ist soeben mit gewohnter Pünktlichkeit der zehnte Band erschienen. Noch glänzender als seine Vorgänger ausgestattet, bietet er wiederum eine Fülle von Wissensstoff in angenehm lesbarer Form.

Die grossen Vorzüge des Werks treten beim 10. Bande besonders hervor. Am augenfälligsten ist die reiche Illustrirung. Die Chromotafeln sind Meisterwerke künstlerischer Darstellung in technisch vollendeter Wiedergabe, so z. B. die 4 Bildertafeln der hervorragendsten Kostüme von der altägyptischen Zeit bis zum 19. Jahrhundert darstellend. Eine schöne Tafel zeigt die berühmte Laokoongruppe, die übrigen bieten sehr interessante Thier- und Pflanzengestalten. Im ganzen enthält der 10. Band 77 Tafeln, darunter 12 Chromotafeln, 19 Karten und Pläne, ausserdem 292 Textabbildungen.

Was den Text anlangt, so erweisen sich Mitarbeiter und Redaktion zuverlässig, das System wohl durchdacht und die Form präzis. Dass auch das Neueste nicht vergessen ist, beweisen z. B. die Artikel Kossuth (Tod) und Kamerun (Artikel und ausführliche Karte mit der neuesten Grenzlinie).

Auf dem Gebiete der Technik seien herausgegriffen: Kanalisation, Kocheinrichtungen, Kleinmotoren, Kraftübertragung usw. In der Landwirthschaft: Der Artikel Landwirthschaft selbst mit den zugehörigen zahlreichen Stichwörtern. Der Handel ist ebenfalls sehr reich vertreten durch Artikel wie Kaufmann, Kommanditgesellschaft, Kontokorrent mit Nachbildungen wirklicher Kontokorrente, Konkurs, Kartell. Der volkswirthschaftliche und juristische Theil ist ausgezeichnet in populärem Sinne bearbeitet; man vergleiche Artikel wie Kinderarbeit, Kolonialrecht, Kommunalanleihen (mit interessanter Tabelle), Konkordat, Krankenhaus, Kriminalstatistik, Lebensversicherung. Das Militärische prüfe man an Artikeln wie Kavallerie, Kaserne, Kosaken, Küstenbefestigung.

Eisenbahn-Direktionspräsident a. D. Loeffler †.

Mit dem am 2. d. Mts. im hohen Alter von 77 Jahren erfolgten Heimgang des Eisenbahn-Direktionspräsidenten a. D. Hermann Loeffler ist abermals einer jener Altmeister des Fachs aus dem Leben geschieden, deren Namen mit der Entwickelung und Ausgestaltung des Preussischen Staatseisenbahnwesens dauernd eng verknüpft sein werden. Und wie unter diesen Veteranen des Eisenbahnfachs vornehmlich die selbstständigen und gestaltungskräftigen Charaktere zur Geltung kamen, da es zu ihrer Zeit galt, ohne wesentliche Vorbilder aus den Verhältnissen heraus zweckentsprechendes zu schaffen, so blicken wir auch hier auf den Lebensgang eines Mannes, der sich durch eigene, zielbewusste Kraft zu hochangesehener Stellung emporgearbeitet hat.

Hermann Loeffler war am 25. April 1817 in Braunsberg in Ostpreussen geboren und hatte das Gymnasium daselbst bis zur Sekunda besucht, als er sich durch den Tod seines Vaters gezwungen sah, die Schule zu verlassen und unter den ungünstigsten Vermögensverhältnissen sich selbst fortzubilden. Er schlug die Feldmesserlaufbahn ein und ermöglichte es durch eisernen Fleiss und fast ununterbrochene praktische Thätigkeit, sich die wissenschaftliche Befähigung und die Mittel zum Studium des höheren Baufachs und zur Ablegung der Staatsprüfungen zu verschaffen.

Nachdem er in den Jahren 1847 bis 1850 den Bau des Postgebäudes in Königsberg i/Pr. geleitet hatte, wurde ihm die Baustrecke Nakel im Zuge der Ostbahn übertragen. Seine erfolgreiche Thätigkeit bei diesem Bau war bestimmend für seine spätere Laufbahn. Es folgte bald seine Versetzung nach Königsberg, wo er zunächst beim Bau und dann als Betriebsinspektor bis 1856 erfolgreich thätig war. In Anerkennung seiner hervorragenden Tüchtigkeit wurde er als technisches Mitglied zur Direktion der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn nach Aachen versetzt, aber bereits im Jahre 1858 wieder abberufen, um als Eisenbahndirektor und erstes technisches Mitglied in die Direktion der Ostbahn in Bromberg einzutreten. In diesem bedeutenden Wirkungskreise, der in jeder Hinsicht den Fähigkeiten Loeffler's ein weites Feld bot, entfaltete er für längere Jahre eine ausserordentlich eingreifende und verdienstvolle Thätigkeit. Der umfangreiche Ausbau einer grossen Zahl der an die Ostbahn anschliessenden Linien, wie Bromberg-Thorn, Berlin-Cüstrin, Danzig-Neufahrwasser, Insterburg-Thorn, Schneidemühl-Dirschau ist der Hauptsache nach sein eigenstes Werk. Im Jahre 1873 wurde ihm abermals ein grosser Bau, die Linie Berlin-Nordhausen, übertragen, dem er als Vorsitzender der besonders dafür eingesetzten Kommission vorstand, bis er im Jahre 1880 als Abtheilungsdirigent in die Direktion Berlin berufen wurde. Seine hervorragende Arbeitskraft, seine praktische Tüchtigkeit in technischen und Verwaltungsangelegenheiten und seine strenge Sachlichkeit befähigten ihn besonders zu einer leitenden Stellung, die ihm im Jahre 1881 durch Ernennung zum Präsidenten der Direktion Magdeburg übertragen wurde. Mit gewohnter Thatkraft ward er der ihm gestellten Aufgabe, welche in vieler Beziehung durch die erst kurz vorher erfolgte Verstaatlichung der Hauptbahnen des Bezirks erschwert wurde, gerecht, wobei er stets neben den Verwaltungsgeschäften mit besonderem Interesse die grossartigen Bauausführungen im Auge behielt, welche der Direktion in den achtziger Jahren oblagen, an der Hand seiner reichen Erfahrungen eingreifend, soweit es seine Zeit gestattete. Und als ihm im Jahre 1889 das herannahende Alter zwang, sich in den wohlverdienten Ruhestand zurückzuziehen, blieb das Interesse für seinen früheren Wirkungskreis ungeschwächt und liess er sich vorwiegend gern von den ihm früher untergebenen Fachgenossen erzählen, wie es da draussen zugehe und wie weit die ihm noch bekannten Ausführungen gefördert seien.

Loeffler war kein „bequemer“ Vorgesetzter. Wie er der eigenen Arbeitskraft ausserordentliches zumuthete, so verlangte er auch viel namentlich von den unter seiner Leitung thätigen Fachgenossen. Wo er aber ernstem Streben und rastloser Arbeit begegnete, da konnte man seines Vertrauens und seiner Förderung sicher sein, da er durchaus rechtlich dachte und tüchtige Leistungen stets voll zu würdigen wusste. So streng er aber im Dienst war, so liebenswürdig war er im geselligen Umgang und in seinem Hause, so freundlich entgegenkommend seinen Freunden und Verwandten gegenüber. Wo er helfend einzutreten vermochte, that er es nach besten Kräften, und wie ihm in seinem arbeitsvollen Leben volle Anerkennung seiner fachlichen Thätigkeit durch Ehren und Auszeichnungen aller Art in reichstem Maasse zu theil wurde, so folgt ihm die treue Liebe und Verehrung seiner Angehörigen und Freunde über das Grab hinaus.

(Aus dem „Centralblatt der Bauverwaltung“.)

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird der 4,8 km von Hörstel und 6,7 km von Rheine an der Strecke Osnabrück-Rheine neu hergestellte Haltepunkt Rodde für den Personenverkehr eröffnet. Gepäck kann auf dem Haltepunkt nur zur Nachabfertigung angenommen werden. Nach Rodde ist die Einschreibung von Gepäck, das gegen Lösung von Fahrkarten aufgegeben wird, nur zulässig, wenn die Reisenden sich zu dessen Abnahme unmittelbar am Gepäckwagen während des Aufenthalts der Züge in Rodde ausdrücklich bereit erklären. Die Gepäck-Abfertigungsstellen haben hierüber in jedem einzelnen Falle Erklärung zu verlangen.

Fahrkarten werden ausgegeben zwischen Rodde einerseits und Esch, Hörstel, Ibbenbüren, Laggenbeck, Lotte, Osnabrück H., Rheine und Velpe andererseits nach Maassgabe der den Dienststellen besonders zugehenden Preistafeln.

In Rodde werden die Personenzüge anhalten:

1. in der Richtung nach Rheine:
   Nr. 248 ab 8.07 Vormittags,
   „ 242 „ 1.17 Nachmittags,
   „ 244 „ 8.34 „
2. in der Richtung nach Osnabrück:
   Nr. 247 ab 8.46 Vormittags,
   „ 243 „ 2.17 Nachmittags,
   „ 249 „ 9.32 „

Das Nähere ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Hannover, den 5. Juni 1894. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die an der Strecke Herrnhut-Bernstadt der Sächsischen Staatseisenbahnen gelegene Station Bernstadt führt fortan die Bezeichnung Bernstadt i. O.-L.

Berlin, den 6. Juni 1894. (1396)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Die bisher für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete Haltestelle Dopiewo wird — nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin — am 15. d. Mts. auch für den Stückgut- und Viehverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen bleibt auch ferner ausgeschlossen.

Berlin, den 6. Juni 1894. (1397)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Am 1. Juli d. J. wird der bisher nur dem Personenverkehr dienende an der Strecke Gremsmühlen-Lütjenburg belegene Haltepunkt Bruhnskoppel auch für die Annahme und Auslieferung von Eilstückgütern und Frachtstückgütern in Betrieb genommen. Von diesem Tage ab findet eine direkte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern zwischen dem Haltepunkt Bruhnskoppel und sämmtlichen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen und Haltestellen der Königlich Preussischen und der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen, sowie auch im Bereiche des Nord-Ostsee-Verbandes statt. Nähere Auskunft über die Höhe der Tarifsätze geben auf Anfrage die betheiligten Güterabfertigungsstellen, das Auskunftsbüreau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Eisenbahnverwaltung zu Berlin und die Auskunftsstelle in Hamburg.

Altona, den 5. Juni 1894. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Juni 1894 wird die an der Bahnstrecke Warburg-Cassel zwischen Grebenstein und Mönchehof gelegene bisher für den Personenverkehr eingerichtete Station Immenhausen auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

An demselben Tage wird zu dem Lokalgütertarif für den hiesigen Direktionsbezirk vom 1. April 1894 der Nachtrag I eingeführt, welcher die im Verkehr mit Station Immenhausen der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen enthält. Soweit in die Gütertarife mit den Preussischen Staatsbahnen und der Oldenburgischen Bahn Frachtsätze noch nicht aufgenommen sind, werden solche mit dem Tage der Betriebseröffnung eingeführt.

Elberfeld, den 7. Juni 1894. (1399)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Vom 1. August d. J. ab wird für die im direkten Verkehr mit den diesseitigen Stationen, den Stationen der Staatsbahn-Güterverkehre des Nord-Ostsee-Verbands-Güterverkehrs, sowie des Norddeutsch-Sächsischen Güterverkehrs stehenden Güternebenstellen Westerland auf Sylt, Wyk auf Föhr und Wittdün auf Amrum das zulässige Höchstgewicht für Stückgüter von 750 kg auf 500 kg herabgesetzt.

Diese Bestimmung sowohl, wie auch die sonstigen in die Tarife bezw. Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die genannten Güternebenstellen sind gemäss den Vorschriften unter I. 2 der Eingangsbestimmungen zur Verkehrsordnung genehmigt worden.

Altona, den 7. Juni 1894. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Köln (lrh.)-Magdeburg. Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die Station Eutritzsch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif 12 als Empfangsstation für Giessereiroheisen aufgenommen.

Der zur Anwendung gelangende Frachtsatz Völklingen-Eutritzsch beträgt 1,31 *M.* für 100 kg.

Köln, den 13. Juni 1894. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), namens der betheiligten Verwaltungen.

Main-Neckar-Eisenbahn. Auf sämmtlichen Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn befinden sich keine festen Stirnrampen. Es können daher schwere Fahrzeuge (Möbelwagen usw.), welche nur an der Stirnseite des Wagens aus- und eingeladen werden können, oder welche sich zur Beförderung auf den Wagen der schmalspurigen Nebenbahn nicht eignen, nicht angenommen werden.

Darmstadt, den 8. Juni 1894. (1402)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Der Ausnahmetarif 17 für Giessereiroheisen wird vom 15. Juni d. J. ab auf die Stationsverbindung Burgsolms-Eutritzsch ausgedehnt. Der Frachtsatz beträgt 0,83 *M.* für 100 kg.

Frankfurt a/M., den 7. Juni 1894. (1403)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. Juni d. J. werden die Stationen Garms und Hohenkirchen der Oldenburgischen Staatsbahn in den vorbezeichneten Verbandsverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen der Station Jever zuzüglich 14 km bei Garms und 11 km bei Hohenkirchen zu Grunde gelegt.

Dresden, den 7. Juni 1894. (1404)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Mit dem 15. d. Mts. tritt zum Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr ein Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. ermässigte Sätze für die Stationen Ahlbeck, Cassebohm, Gross-Wubiser, Heringsdorf, Pankow-Schönhausen, Podejuch, Schönholz, Toitz-Rustow und Zerrenthin des Direktionsbezirks Berlin. Die Sätze für Ahlbeck, Heringsdorf und Toitz-Rustow gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen an. In den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Binnenverkehr des Direktionsbezirks Breslau vom 1. Januar 1891 ist die Station Podejuch mit den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen.

Breslau, den 5. Juni 1894. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Alt-Damm-Colberger Güterverkehr. Am 15. Juni 1894 treten im Staatsbahn-Alt-Damm-Colberger Güterverkehr

a) kürzere Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Fürstenberg i/Meckl., Neustrelitz und Strelitz des Eisenb.-Dir.-Bez. Berlin einerseits und sämmtlichen Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn andererseits,
b) direkte Entfernungen für den Verkehr zwischen der Station Gera (Reuss), Preuss. Staatsbhf., des Eis.-Dir.-Bez. Erfurt und den Stationen der Alt-Damm-Colberger Eisenbahn

in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Juni 1894. (1406MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Der Ausnahmetarif 7 für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Mühlenfabrikate — Seite 72—74 des Tarifs — tritt am 1. August d. J. ausser Kraft.

München, den 18. Mai 1894. (1407)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. In den Güterverkehren Basel Bad. Bahnhof transit-Mittel- und Westschweiz, Basel Bad. Bahn-Ostschweiz, Waldshut-Ostschweiz und Waldshut-Mittel- und Westschweiz wird vom 15. Juni l. J. ab der Artikel „Gypsbausteine (ein Gemenge aus gebranntem Gyps und Kohlenasche oder Sägemehl)“ unter die Güter des Ausnahmetarifs für Steine (soweit letzterer aus zwei Serien besteht, unter jene der Serie I) eingereiht, wodurch Frachtermässigungen eintreten.

Karlsruhe, den 9. Juni 1894. (1408)
Generaldirektion.

Frankfurt-Hessischer Vieh- etc. Verkehr. Mit dem 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag III zum Frankfurt-Hessischen Vieh- etc. Tarif in Kraft. Ausser den durch die Herausgabe der neuen Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bedingten Aenderungen der zusätzlichen Bestimmungen, sowie der besonderen Tarifvorschriften, enthält derselbe umfangreiche Aenderungen und Ergänzungen der Kilometerentfernungen, welche, soweit Erhöhungen damit verbunden, indess erst mit dem 15. August d. J. Gültigkeit erlangen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I² genehmigt worden. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a./M., den 9. Juni 1894. (1409)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Mit dem 1. Juli l. J. tritt zum Tarif für den Norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1 und 3 je der Nachtrag VII sowie Heft 2 der Nachtrag V in Kraft. Die Nachträge enthalten u. a. Ergänzung der Tarifvorschriften, Einbeziehung von Stationen, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 38 (rohe Baumwolle) sowie Berichtigungen.

Soweit Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. August l. J.

Abzüge der Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 7. Juni 1894. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandverwaltungen.

Norddeutsch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Gütern aller Art nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Zwischen Arlen-Rielasingen (Station der Schweiz. Nordostbahn) und	bei Aufgabe in Ladungen von 5000 kg	10000 kg
	Frachtsätze für 100 kg in Cent.	
Eilenburg (Dir.-Bezirk Erfurt)	607	536
Nieder-Schöneweide [Johannisthal] (Dir.-Bez. Berlin)	724	641

Karlsruhe, den 8. Juni 1894. (1411)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Binnengüterverkehr des Direktionsbezirks Magdeburg. Für Giessereiroheisen in Ladungen von 10 000 kg mit einem Frachtbrief und auf einen Wagen kommen am 15. Juni d. J. Ausnahmefrachtsätze im Verkehr von Vienenburg und Ilsenburg nach Eutritzsch zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 5. Juni 1894. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr Köln (rechtsrh.) etc.-Magdeburg. Vom 15. d. Mts. ab wird die Station Eutritzsch des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den Ausnahmetarif für Giessereiroheisen einbezogen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 7. Juni 1894. (1413)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verband. Am 15. Juni d. J. kommt für den Sächsisch-Thüringischen Verband Nachtrag XVI zum Gütertarif Heft 1 zur Ausgabe. Derselbe enthält ausser Bestimmungen wegen Behandlung der Sendungen nach Mitbewerbsstationen, sowie wegen Aufhebung des Ausnahmetarifs 8 für Getreide etc. (zum 1. August d. J.) Sätze für die neu aufgenommenen Stationen Bretleben, Esperstedt und Frankenhausen (Kyffhäuser), gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bretleben-Frankenhausen, ferner für die Stationen Marlishausen, Roda-Niederwillingen und Stadtilm, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Arnstadt-Stadtilm. Der Nachtrag ist vom 15. Juni d. J. ab durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Erfurt, den 6. Juni 1894. (1414MG)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. d. Mts. wird die Station Eutritzsch des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg als Empfangsstation in den im Staatsbahnverkehre Elberfeld-Magdeburg bestehenden Ausnahmetarif für Giessereiroheisen aufgenommen.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 7. Juni 1894. (1415)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinischer Nachbarverkehr. Am 15. d. Mts. wird die Station Immenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld für die Beförderung von Wagenladungen in den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 9. Juni 1894. (1416)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Einführung von Anhängen zu den Tarifen für Eiertransporte. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1894 tritt je ein Anhang zu den nachbenannten Tarifen in Wirksamkeit:

a) Zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern etc. zwischen Oesterreichischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, beziehungsweise Lindau transit und den Schweizerischen Stationen andererseits, gültig vom 1. Januar 1893;

b) zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Eiern etc. zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit, beziehungsweise Lindau transit und den Schweizerischen Stationen andererseits, gültig vom 1. Februar 1893.

Diese Anhänge enthalten Kursdifferenzen, welche ab 1. Juli 1894 im doppelten Betrage von den betreffenden Frachtsätzen abgezogen werden.

Exemplare dieser Anhänge sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, beziehungsweise Stationen zum Preise von 5, beziehungsweise 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 8. Juni 1894. (1417)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausgabe des Nachtrages II zum Tarif — Theil I, Abtheilung A (reglementarische Bestimmungen). Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1894 gelangt der Nachtrag II zu dem ab 1. Januar 1893 gültigen Tarif — Theil I, Abtheilung A für den Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverband, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, sowie die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands, der Niederlande, Oesterreichs und Ungarns, sowie der Schweiz rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen beziehungsweise Stationen zum Preise von 15 kr. Oe. W. = 30 Cts. pro Stück erhältlich.

Wien, am 8. Juni 1894. (1418)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Grenzverkehr. Einführung des Nachtrages IV. Mit 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag IV zu dem mit 1. Juli n. St. 1892 gültigen Tarife für den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Grenzverkehr in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderungen der Bestimmungen.
II. Ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Nowosielitza (Bhf.) transit.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Tariftabellen.
IV. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Verbandsverwaltungen um den Preis von 50 kr. pro Exemplar zu beziehen.

Wien, am 6. Juni 1894. (1419)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Triest-Fiume-Sächsischer Eisenbahnverband und Sächsisch-Indischer Verbandsverkehr, Triest-Fiume-Norddeutscher Eisenbahnverband. Einführung neuer Anhänge, enthaltend Kursdifferenzen, und der Nachträge II zu den Tariftheilen II. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1894 treten zu den Verbands-Gütertariftheilen II (gültig vom 1. Juli 1893) neue Anhänge, enthaltend Kursdifferenzen, und die Nachträge II in Kraft.

Der Nachtrag II zum Triest-Fiume-Sächsischen und Sächsisch-Indischen Güter-Tariftheile II enthält:

I. Ergänzung des Titelblattes.
II. Aenderung des Vorwortes.
III. Aenderung des Abschnittes A.
IV. Ergänzung der besonderen Tarifbestimmungen.

V. Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen.
VI. Aenderungen und Ergänzungen der Uebersicht der Ausnahmetarife.
VII. Ergänzungen und Aenderungen der Tariftabellen.
VIII. Ergänzungen der Kilometerentfernungen und der Bezeichnung der Deutsch - Oesterreichischen Grenz - Uebergangspunkte, über welche die Frachtsätze des Tarifes Geltung haben.

Der Nachtrag II zum Triest - Fiume-Norddeutschen Güter-Tariftheile II enthält:

I. Aenderung des Vorwortes.
II. Aenderung des Abschnittes A.
III. Ergänzung der Tariftabellen.
IV. Aufhebung von Frachtsätzen.
V. Ergänzung der Kilometerentfernungen und der Bezeichnung der Deutsch - Oesterreichischen Grenz-Uebergangspunkte, über welche die Frachtsätze des Tarifes Geltung haben.

Insoweit durch diese Nachträge Erhöhungen von Frachtsätzen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 31. Juli 1894 in Kraft.

Einzelne Exemplare der Anhänge und der Nachträge II sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1894. (1420)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Königlich Preussische Staatseisenbahnen. Auf den Preussischen Staatsbahnen treten folgende von der Landes-Aufsichtsbehörde genehmigten Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands mit dem 15. Juni d. J. in Kraft, soweit dieselben nicht für einzelne Direktionsbezirke durch besondere Veröffentlichung bereits zu einem früheren Zeitpunkte eingeführt worden sind:

Zu § 10.

Bei der Einstellung von Salon-, Schlaf- oder Personenwagen, sowie von Gepäck- oder Güterwagen zur Beförderung von Kranken, für welche nach Maassgabe der Zusatzbestimmung B. 2 und 6 zu § 10 — Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil I vom 1. April 1894 - Fahrkarten I. Klasse zu lösen sind, treten, soweit auf einzelnen Strecken die I. Wagenklasse nicht verkehrt, bezw. Fahrkarten dieser Klasse nicht ausgegeben werden, an Stelle je einer Fahrkarte I. Klasse zwei Fahrkarten III. Klasse.

Zu § 11.

Die Bestimmung im § 3 der Bedingungen über die Ausgabe Allgemeiner Zeitkarten wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

„Für die Berechnung des Preises sind die in dem Kilometerzeiger für den Personenverkehr angegebenen Entfernungen maassgebend. Bei Entfernungen von mehr als 30 km werden angefangene Kilometer für volle Kilometer gerechnet.

Als Mindestbeträge werden für jeden Monat der Zeitkartendauer 4,50 *M.* für die I. Klasse, 3,50 *M.* für die II. Klasse und 2,50 *M.* für die III. Klasse erhoben."

Der Bestimmung über die Ausgabe von Zeitkarten für Schüler zum Besuch von Schwimmanstalten tritt folgende ergänzende Bestimmung hinzu:

„Die Ausgabe dieser Karten erfolgt nur gegen eine Bescheinigung des Schulvorstandes, inhaltlich deren der betr. Schüler zur Fahrpreisermässigung behufs Gebrauchs des näher bezeichneten Bades empfohlen wird, weil eine derartige Badegelegenheit am Wohnorte des Schülers nicht vorhanden ist.

Die Karten dürfen von einer anderen Person, als für welche sie ausgefertigt sind, nicht benutzt werden."

Die vorstehenden Bestimmungen werden, soweit dies nicht bereits geschehen, demnächst in den von jeder Königlichen Eisenbahndirektion herausgegebenen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Theil II aufgenommen.

Erfurt, den 5. Juni 1894. (1421MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

5. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate aus Tiegelgussstahl ist zu vergeben. Bedingungen nebst Zeichnung können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden, Angebote, in welchem die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 23. d. Mts. hier einzureichen.

Giessen, den 11. Juni 1894. (1422)
Grossherzogliche Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Zwei Tenderlokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und 42 000 kg Dienstgewicht für Normalspur, in vollständigem betriebsfähigen Zustand, sind zu verkaufen.

Genauere Beschreibung, Zeichnung und Verkaufsbedingungen sind von der unterzeichneten Direktion kostenlos zu beziehen. (1423)

Direktion der Orientalischen Eisenbahnen, Konstantinopel.

Zum Verkaufe der in den diesseitigen Eisenbahn - Betriebsamtsbezirken angesammelten alten Schienen und anderen Oberbaumaterialien wird Termin auf Dienstag, den 10. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, im unterzeichneten Büreau — Brüderstrasse 36 — anberaumt. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 *M.* in baar postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Angebotsbriefe müssen mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von alten Schienen etc." versehen und bestimmt bis zur Terminsstunde hier eingegangen sein. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, den 8. Juni 1894. (1424)
Materialienbüreau
der Königlichen Eisenbahndirektion.

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 46. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 16. Juni 1894.

Inhalt:

Das Grossherzoglich Hessische Gesetz über die Nebenbahnen, und die Erbauung von Sekundärbahnen in Hessen.

Hessen besitzt kein umfassendes Eisenbahngesetz. Ein Gesetz vom 16. Juli 1842 über Errichtung von Hauptlinien der Bahnen bestimmt lakonisch: Die Hauptbahnen werden auf Staatskosten erbaut, wobei die nöthigen Mittel durch öffentliche Anleihen aufzubringen sind. Dagegen können für Lokalbahnen Konzessionen an Private ertheilt werden. Jenes Gesetz bezieht sich nur auf die Bahnen höherer Art, damit entfiel jede gesetzliche Grundlage für die rechtlichen Verhältnisse der Nebenbahnen. Inwieweit es für die Anlage und den Betrieb der staatlichen Genehmigung bedürfe, ob ihre Ertheilung nur aus sicherheitspolizeilichen, oder auch aus anderen Gründen verweigert werden könne, inwieweit es zulässig erscheine, bei der Genehmigung eine staatliche Einwirkung auf den Betrieb, insbesondere auf die Gestaltung der Fahrpläne und der Beförderungsmittel vorzubehalten, welche rechtliche Bedeutung und Wirkungen der Genehmigung zukommen, welche Behörde die Aufsicht führe — alles dies waren Fragen, für deren Beantwortung es an bestimmten Rechtsnormen fehlte.

Mit dem Jahre 1879 begann für Hessen die Aera der Nebenbahnen. Auf dem 1879/81er Landtage gelangten eine Reihe von Anträgen wegen Erbauung von Nebenbahnen zur Verhandlung. Eine rege Agitation zu Gunsten jener wichtigen Verkehrsmittel machte sich in allen Landestheilen geltend. Die Regierung ordnete deshalb umfassende Erhebungen über die Verkehrsverhältnisse der in Betracht kommenden Gegenden an, hieran schloss sich die Prüfung der von den einzelnen Lokalkomitees vorgelegten generellen Projekte. Die Ergebnisse nebst einer aktenmässigen Darstellung sämmtlicher Gesuche wegen Erbauung von Sekundärbahnen fasste eine den Landständen unterbreitete Denkschrift zusammen. Zunächst war es geboten, in einem Gesetze die Grundlage für die staatliche Förderung des Lokalbahnwesens festzustellen. Den Mangel des bestehenden Rechtszustandes konnte nur ein Spezialgesetz beseitigen, welches einen sicheren und den Bedürfnissen entsprechenden Rechtsboden schaffen musste. Aus diesen Erwägungen entstand das Gesetz vom 29. Mai 1884 mit folgenden Grundsätzen: Alle mit Dampfkraft oder anderen mechanischen Motoren (Elektrizität, heisse Luft, Explosivgase usw.) betriebenen Nebenbahnen (Lokal- und Strassenbahnen) bedürfen der landesherrlichen Konzession. Das Gesetz umfasst die Kleinbahnen, Privatanschlussbahnen und Bahnen für Privatzwecke ohne Anschluss an öffentliche Eisenbahnen, nicht dagegen die Pferdebahnen. Der Begriff Kleinbahnen ist im Gesetze selbst nicht definirt. Er umfasst alle Schienenbahnen für den öffentlichen Verkehr, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr nicht als Hauptbahnen erscheinen. Ohne Belang für die rechtliche Bedeutung einer Kleinbahn ist es, ob sie normalspurig oder schmalspurig (die

Frage soll von Fall zu Fall entschieden werden) angelegt, ob sie mit Dampfkraft oder sonstigen Kräften betrieben wird, ob sie zur Beförderung von Gütern oder Personen bestimmt ist, welche Ausdehnung sie hat, ob sie sich auf den Bezirk einer Stadt oder Landgemeinde beschränkt oder denselben überschreitet, sofern sie nur für den Lokalverkehr, nicht aber für den allgemeinen Verkehr Bedeutung hat.

Von besonderem Interesse sind die Grundsätze über die Gewährung staatlicher Beihilfen zum Bau von Nebenbahnen. Uebereinstimmend mit den in Preussen und anderen Staaten bestehenden Grundsätzen bestimmt Art. 3, dass die Gewährung jener Beihülfen zum Bau einer Nebenbahn nur für solche Bahnen erfolgt, welche den Lokalverkehr mit einer bestehenden Hauptbahn vermitteln oder mehrere Hauptbahnen mit einander verbinden. Bahnen, welche nur Privatzwecken dienen, oder bei welchen allgemeine Interessen kaum in Betracht kommen, werden nicht berücksichtigt. Ein solcher Fall liegt z. B. vor, wenn ein Eisenbahnunternehmen bezweckt, zwei oder mehrere Orte mit einander durch eine Eisenbahn zu verbinden, ohne dass diese Bahn mit dem übrigen Bahnnetz in Verbindung gebracht wird. Weiter setzt die Gewährung staatlicher Beihilfe in allen Fällen voraus, dass das gesammte Gelände, insoweit nicht öffentliche Strassen benutzt werden, von den betheiligten Gemeinden, sonstigen Inhabern eigener Gemarkungen, Kreis- und Provinzialverbänden oder sonstigen Interessenten der Bahn beschafft und dem Nebenbahnunternehmer unentgeltlich und kostenfrei als Eigenthum zur Verfügung gestellt wird. Die Motive des Gesetzes enthalten hierüber: „Es wurde hierbei davon ausgegangen, dass bei Anlagen von vorwiegend lokalem Interesse es unter Umständen zunächst Sache der von einer solchen Bahn berührten Landestheile ist, ihr Interesse durch eine entsprechende Betheiligung an den Herstellungskosten zu bethätigen, und damit zugleich eine Garantie für das Vorhandensein eines thatsächlichen Bedürfnisses zu bieten. Nach den in Hessen bestehenden Verhältnissen und nach dem Vorgang beim Bau der grösseren Strassenlinien, wird von den betheiligten öffentlichen Verbänden und sonstigen Interessenten mindestens die kostenfreie Stellung des Grund und Bodens gefordert werden können. Gleiche und ähnliche Anforderungen werden auch in anderen Staaten an die Anlieger von Lokalbahnen gestellt. Auch die Preussische Regierung ging bei ihren jüngsten Vorlagen an die Landesvertretung wegen Herstellung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung von demselben Grundsatze aus. Da indessen Preussen verhältnissmässig noch weniger Eisenbahnen besitzt als Hessen, und es sich dort theilweise noch um Herstellung grösserer Bahnlinien handelt, welche in höherem Maasse allgemeinen als wie lokalen Interessen dienen, so wird in Preussen in solchen Fällen, in welchen nach Lage der besonderen Verhältnisse die Auferlegung der gesammten Grunderwerbskosten eine unbillige Belastung der Lokalinteressenten zur Folge haben würde, ein entsprechender staatlicher Zuschuss gewährt, während umgekehrt da, wo die Tragung jener Kosten als eine ausreichende Betheiligung nicht angesehen werden kann, neben der unentgeltlichen Terraingestellung noch die Leistung entsprechender unverzinslicher und nicht rückzahlbarer Baarzuschüsse zur Bedingung der staatsseitigen Ausführung der Bahn gemacht wird."

Die Kosten des Geländeerwerbes sind, soweit sie von anderen Interessenten nicht aufgebracht werden, von den Gemeinden und Gemarkungsinhabern in ihrer Gesammtheit zu tragen. Im Streitfalle (Ansinnen der Kosten des Geländeerwerbes oder der Geldbeträge) entscheiden die Verwaltungsgerichte (erste Instanz Kreisausschuss, zweite Instanz Provinzialausschuss). Hierbei gilt es nicht als Befreiungsgrund für eine Gemeinde, wenn innerhalb deren Gemarkung öffentliche Strassen benutzt werden können.

Für die Anlage und den Betrieb von Nebenbahnen innerhalb der Städte — Tramwaybahnen — wird eine staatliche Beihilfe auch dann nicht geleistet, wenn solche Bahnen mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen in Verbindung stehen (Art. 3).

Die verschiedenen Formen und Bedingungen der staatlichen Beihilfe sind:

a) Erbauung und Betrieb auf Staatskosten;
b) Uebernahme des Betriebes der Bahn seitens des Staates;
c) Gewährung eines einmaligen Beitrags aus Staatsmitteln zur Erbauung und ersten Ausrüstung mit Betriebsmitteln;
d) Betheiligung am Aktienkapital, falls es sich um ein Aktienunternehmen handelt.

Die Betriebsübernahme (b) begreift verschiedene Formen in sich. Es kann seitens des Staates eine pachtweise Uebernahme des Bahnbetriebs unter näher festzusetzenden Bedingungen erfolgen, oder der Staat die Verwaltung auf Rechnung des Unternehmers führen. Im letzteren Fall können den Bahneigenthümern entweder die Bruttoüberschüsse überwiesen werden, so dass ihm die Verzinsung des Anlagekapitals bleibt, oder es kommen nur die Reinerträge, nach Abzug der Zinsen für das Anlagekapital, zur Abführung an den Bahneigenthümer. Auch können Fälle vorkommen, in welchen der Staat den Betrieb und die Unterhaltung in der Weise übernimmt, dass die durch die Betriebseinnahmen nicht vollständig gedeckten Betriebsausgaben, einschliesslich des Erfordernisses für die Verzinsung des Anlagekapitals, nach näher zu vereinbarenden Bestimmungen theils vom Bahneigenthümer, theils vom Staat getragen werden.

Durch Spezialgesetz wird für jeden einzelnen Fall bestimmt, welche dieser Formen, oder welche andere Form der staatlichen Beihilfe und in welchem Umfang einzutreten hat (Art. 4).

Wenn nach der ersten Form (a) der Staat den Bau und Betrieb übernimmt, so kann von den Betheiligten (Kommunalverbänden und Privaten) ausser kosten- und lastenfreier Stellung des Grund und Bodens auch noch die Leistung eines Geldbeitrages zu den Baukosten in Anspruch genommen werden. In einzelnen Fällen, wenn es sich um den Anschluss eines gewerblichen Anwesens, eines Bergwerkes und dergleichen an eine bestehende vom Staate betriebene Bahn handelt, und der Hauptbahn hierdurch grössere Gütersendungen zugeführt werden, kann der Staat die Anlagekosten der Zweigbahn unter der Bedingung übernehmen, dass sie binnen eines bestimmten Zeitraumes und in Theilzahlungen von dem Besitzer des gewerblichen Anwesens usw. ersetzt werden. Die von den Betheiligten zum Bau geleisteten Beiträge sind, sobald die Reinergebnisse 4 % des Anlagekapitals überschreiten, aus diesen Ueberschüssen bis zu 4 % zu verzinsen und allmählich zu amortisiren (Art. 5).

Die staatliche Beihilfe durch Betriebsübernahme (b) kann in der Regel nur erfolgen, wenn:

a) die Nebenbahn an eine Staatsbahn unmittelbar anschliesst;
b) die Bahn unter spezieller Kontrole des Staates erbaut und so eingerichtet ist, dass wenigstens die Wagen der Hauptbahn auf dieselbe übergehen können;
c) die Gemeinden und Verbände an dem Anlagekapital des Unternehmens sich mindestens mit einem Sechstheil betheiligen und auf die Verzinsung dieses Antheils über den Betrag von 2 % ihres Antheils hinaus so lange verzichten, als nicht den übrigen Betheiligten 4 % Verzinsung ihres Antheils zu Theil wird (Art. 6).

Für die staatliche Beihilfe in Form eines einmaligen Beitrages setzt Art. 7 einen Höchstbetrag fest, nämlich:

a) für vorhandene öffentliche Strassen und Wege benutzende Bahnstrecken höchstens 18000 ℳ für 1 km für vollspurige, 13000 ℳ für schmalspurige Bahnen,
b) dagegen für Strecken mit eigenem Bahnkörper 20000 ℳ für 1 km für vollspurige und 13000 ℳ für schmalspurige Nebenbahnen.

Die Staatsbeiträge werden als einmalige Unterstützungen gewährt, den Baukapitalien nicht zugeschrieben und somit bei

der Verzinsung nicht berücksichtigt. Sie kommen erst nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung (Art. 7).

Eine Betheiligung des Staates an Aktiengesellschaften, von welchen der Bau von Nebenbahnen unternommen wird (d), erfolgt unter folgenden Voraussetzungen:

a) dass das gesammte Aktienkapital mit Einschluss der Staatsbetheiligung auf Grund eines genehmigten Statutenentwurfs gezeichnet, der Nachweis der Zeichnungen geprüft und für die Aufbringung des Baukapitals als genügend von der Regierung anerkannt ist;

b) dass dem Staate auf Grund seiner Betheiligung durch das Gesellschaftsstatut die Befugniss beigelegt wird, die Einzahlung auf die Aktien — insoweit dieselbe zur Fortführung und rechtzeitigen Vollendung des Bahnbaues für nothwendig erklärt, gleichwohl aber von der Gesellschaftsvertretung innerhalb bestimmter Frist nicht herbeigeführt ist — an deren Stelle anzufordern und beizutreiben, sowie über Verwendung der eingezahlten Beträge zu bestimmen;

c) dass weiter der Regierung das Recht vorbehalten wird, falls solches ihr zur Sicherung des Unternehmens nöthig erscheint, zu bestimmen, dass die Einzahlungen statt an den Gesellschaftsvorstand an eine öffentliche Kasse erfolgen.

Hierbei darf die Betheiligung des Staates nicht den vierten Theil des Aktienkapitals und keinenfalls diejenigen Beträge überschreiten, welche nach Art. 7 als Maximum der Beihilfen gelten. Sofern grössere Verbände Aktien zeichnen, welche bei Vertheilung des jährlichen Reingewinnes oder des Gesellschaftsvermögens im Falle der Liquidation den übrigen Aktien (Stamm-Prioritätsaktien) nachstehen, können auch vom Staate bis zu jenem Höchstbetrage ebensolche minderwerthige Aktien übernommen werden (Art. 8).

(Fortsetzung folgt.)

Zum Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

(Schluss aus Nr. 45.)

6. Probstzella-Wallendorf. Durch die von Probstzella an der Bahnlinie Gera-Eichicht-Probstzella nach Wallendorf geplante Bahn soll das industriereiche Gebiet westlich von Probstzella erschlossen werden.

Die 15,8 km lange Linie liegt in ihrer ganzen Ausdehnung im Kreise Saalfeld (598 qkm mit 58 000 Einwohnern) des Herzogthums Sachsen-Meiningen. Ihr Verkehrsgebiet umfasst rund 100 qkm mit nahezu 17 000 Einwohnern, die vorzugsweise Industrie und Handel betreiben.

An gewerblichen Anlagen sind im Betriebe: 9 Porzellanfabriken (mit 2 070 Arbeitern), 10 Porzellanmalereien, 10 Glasperlen-, 3 Glasinstrumenten- und 6 Glaswaarenfabriken, 6 Kartonnagefabriken, 3 Blechwaaren-, 1 Zündholz- und 1 Maschinenfabrik. Ausser den in den vorgenannten industriellen Betrieben selbst beschäftigten Arbeitern sind für diese und einige auswärtige gleichartige Betriebe noch etwa 1 500 Personen im Hause beschäftigt. Ferner befinden sich im Verkehrsgebiet 14 Brauereien, darunter 1 mit Dampfbetrieb, 8 Porzellanmassenmühlen, 2 Dampfschneidemühlen, einige 20 Mahl- und Schneidemühlen, 1 Stanzblechmühle und 1 Glasschleiferei.

An landwirthschaftlichen Betrieben sind etwa 1 600 (meist von geringem Umfange), an gewöhnlichen Handwerksbetrieben etwa 300 vorhanden.

Ein Theil der Einwohner beschäftigt sich mit bergbaulicher Thätigkeit in Schiefer- und Steinbrüchen, mit Gewinnung von Glassand, Kaolin und Farberden usw.

Die Güterbewegung wird zur Zeit durch die ungünstigen Verkehrsverhältnisse sehr beeinträchtigt. Namentlich leidet hierunter die Porzellan-, Glas- und Schieferindustrie, welche für das Gebiet von hoher Bedeutung ist, aber ohne die geplante Bahnverbindung sich nicht weiter entwickeln kann. Die zur Glas- und Porzellanfabrikation erforderlichen Rohstoffe werden zum grossen Theil aus entfernteren Gegenden bezogen und müssen zur Zeit auf weiten und scharf ansteigenden Wegen von den Stationen Probstzella oder Lauscha herangefahren werden. In gleicher Weise ist der Bezug von Kohle und der Versand der gewerblichen Erzeugnisse erschwert. Infolge der theuren Landfrachten sind die Fabriken ausserstande, mit der Erzeugung von Massenartikeln in Wettbewerb zu treten und müssen sich auf die Anfertigung leichterer Waaren beschränken. Ganz besonders wird der leichtere und billigere Bezug von Kohlen und sonstigen Rohmaterialien die Anlage neuer und die Erweiterung der bestehenden Fabriken sowie die Einrichtung weiterer Betriebe zur Folge haben. Auch die Ausfuhr von Hölzern und Erzeugnissen der Industrie wird sich wesentlich heben und vermehren. Ebenso ist für die bergbauliche Thätigkeit ein erheblicher Aufschwung zu hoffen, denn es befinden sich in dem Gebiet ausgedehnte und mächtige Eisenerzlager, deren Verwerthung unter den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen unmöglich ist.

Die Baukosten der Bahn sind ausschliesslich der von der Herzoglich Sachsen-Meiningenschen Regierung übernommenen, auf 264 000 *M.* geschätzten Grunderwerbskosten und einschliesslich der Kosten für Betriebsmittel in Höhe von 320 000 *M.* auf rund 149 000 *M.* für 1 km ermittelt.

Nach Abzug des von der genannten Regierung durch Staatsvertrag vom 18. Januar d. J. ausserdem noch zugesicherten Baarzuschusses von 750 000 *M.* waren daher noch 1 604 000 *M.* in den Gesetzentwurf einzustellen.

7. Pattburg- bezw. Tingleff-Sonderburg. Die Herstellung der vorbezeichneten Bahn bezweckt die Verbindung der Stadt Sonderburg mit dem Schleswigschen Eisenbahnnetze zur Erschliessung der fruchtbaren Halbinsel Sundewitt und der dahinter belegenen Insel Alsen. Da die Verkehrsbeziehungen des aufzuschliessenden Landstrichs einerseits nach Süden, andererseits aber auch nach Westen gerichtet sind, so musste zur vollständigen Erreichung des vorgezeichneten Zweckes ein Anschluss an die Hauptbahn sowohl bei Pattburg, als auch bei Tingleff in Aussicht genommen werden.

Die Gesammtlänge der im Regierungsbezirk Schleswig der Provinz Schleswig-Holstein belegenen Bahnstrecke beträgt ungefähr 60,7 km; von derselben entfallen auf den Landkreis Flensburg (1 078 qkm, 40 000 Einwohner) 9,5 km, auf den Kreis Tondern (1 813 qkm, 55 000 Einwohner) 1,3 km, auf den Kreis Apenrade (685 qkm, 27 000 Einwohner) 35,9 km und auf den Kreis Sonderburg (442 qkm und 32 000 Einwohner) 14 km.

Das Verkehrsgebiet umfasst einschliesslich der 313 qkm grossen und ohne Sonderburg (5 100 Einwohner) über 18 000 Einwohner zählenden Insel Alsen rund 750 qkm mit 50 000 Einwohnern. Der überwiegend grösste Theil der Bevölkerung beschäftigt sich mit Landwirthschaft; insbesondere steht die Viehzucht in hoher Blüthe. In hervorragendem Maasse wird die neue Bahn auch der in erfreulichem Aufschwunge begriffenen Fischerei des Kreises Sonderburg zu gute kommen, da gerade eine gedeihliche Entwickelung dieses Erwerbszweiges von der Sicherheit und Schnelligkeit der Verkehrsmittel abhängig ist. Besondere Vortheile sind für die Stadt Sonderburg und die Insel Alsen zu erwarten. Sonderburg, mit dem Festlande durch eine Schiffbrücke verbunden, vermittelt fast ausschliesslich den Handel für die Insel Alsen und bildet den Hauptabsatz- und Bezugsort für die Inselbewohner. Die Herstellung einer Schienenverbindung mit dem Festlande wird dem Handel der Insel und ihrer Hauptstadt freiere Bewegung und erhöhten Aufschwung sichern, auch dem Hafen von Sonderburg, welcher bei dem Mangel eines Schienenanschlusses für die den grossen binnenländischen Verkehr vermittelnden Schiffe zur Zeit nicht benutzbar ist, die Möglichkeit bieten, die Vortheile seiner geschützten Lage, guten Beschaffenheit und gesicherten Verbindung mit dem offenen Meere demnächst im vollen Umfange auszunutzen.

An gewerblichen Anlagen in der Stadt Sonderburg sind zu erwähnen: Eisengiesserei und Tuchfabriken, eine Netzfabrik, eine Spinnerei und Weberei, Exportmühlen und Exportbrauereien.

Die hauptsächlichsten Beförderungsgegenstände der neuen Bahn werden im Versand aus Getreide, Heu, Stroh, Butter, Vieh, Fischen, Mühlenfabrikaten und Ziegelsteinen, im Empfang aus Kohlen, Eisen, Holz, künstlichen Futterstoffen und künstlichen Düngemitteln bestehen.

Die von den Interessenten neben dem Baarzuschuss von 500 000 *M.* zu tragenden Grunderwerbskosten sind auf 346 000 Mark anzunehmen. Die Baukosten stellen sich auf 51 200 *M.* für 1 km.

8. Schieder-Blomberg. Durch die von Schieder an der Bahnlinie Hameln-Altenbeken nach Blomberg geplante

Bahnlinie sollen die Stadt Blomberg und die umliegenden, zum grössten Theile zum Amte Blomberg gehörigen Ortschaften an die bestehenden Bahnen angeschlossen werden.

Die Bahn liegt durchweg im Fürstenthum Lippe und hat eine Länge von 6,4 km. Hiervon entfallen auf das Amt Schieder (57 qkm, 4 000 Einwohner) 4,8 km und auf das Amt Blomberg (75 qkm, 7 000 Einwohner) 1,6 km.

Das Verkehrsgebiet umfasst etwa 67 qkm mit rund 6 000 Einwohnern. Der Boden ist fruchtbar, Landwirthschaft und Viehzucht sind hoch entwickelt. Von wichtigeren Orten sind zu nennen: die Stadt Blomberg mit 2 700 Einwohnern (Brennerei, Gerberei, Wollwaarenfabriken, Fabrik für Kunstwolle, Sägewerk und Holzbiegerei, Stuhlfabrik, Ziegeleien, Mahlmühlen, Steinbrüche).

Die Baukosten der Bahn sind ausschliesslich der von der Lippeschen Regierung übernommenen auf 30 000 ℳ geschätzten Grunderwerbskosten und einschliesslich des zur Beschaffung von Betriebsmitteln erforderlichen Betrages von 130 000 ℳ auf rund 86 100 ℳ für 1 km veranschlagt. Nach Abzug des von der Fürstlichen Regierung in dem abgeschlossenen Staatsvertrage vom 16. Januar d. J. ausserdem noch zugesicherten Baarzuschusses von 280 000 ℳ sind daher staatsseitig noch 271 000 ℳ für den Bau der neuen Bahn aufzuwenden.

9. Unna-Camen. Zur Erleichterung des Verkehrs der gewerbreichen Orte Unna, Königsborn und Camen untereinander und zur Herstellung einer abgekürzten und besseren Schienenverbindung zwischen den im östlichsten Theile des Rheinisch-Westfälischen Kohlengebiets gelegenen Stationen Brackel, Wickede-Asseln, Unna-Königsborn, Camen und Courl einerseits und den Stationen an der Strecke Unna-Ostönnen, an der oberen Ruhrthal- und Ruhr-Siegbahn, sowie an der Linie Fröndenberg-Iserlohn-Letmathe andererseits ist die Anlage einer Eisenbahn von Unna an der Strecke Holzwickede-Soest nach Camen an der Linie Dortmund-Hamm der früheren Köln-Mindener Bahn in Aussicht genommen. Die neue Linie bildet ferner in Verbindung mit der durch Gesetz vom 10. Mai 1890 zur Ausführung genehmigten Bahn Fröndenberg-Unna eine insbesondere für den Kohlenverkehr wichtige Querverbindung zwischen den nebeneinander laufenden Linien der oberen Ruhrthalbahn und den Bahnstrecken Schwerte-Soest, Dortmund-Welver und Dortmund-Hamm.

Die etwa 7,9 km lange Bahn liegt durchweg im Kreise Hamm (453 qkm, 81 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Arnsberg der Provinz Westfalen. Das von ihr unmittelbar berührte Verkehrsgebiet umfasst etwa 100 qkm mit rund 29 000 Einwohnern. Zum weiteren Verkehrsgebiet gehören noch vornehmlich die Stationen östlich und westlich von Camen, Unna-Königsborn, Unna und Fröndenberg, sowie die Stationen an der Bahnstrecke Letmathe-Iserlohn-Fröndenberg und diejenigen an der Ruhr-Siegbahn.

Die bedeutenderen Orte des engeren Verkehrsgebietes sind: Unna (11 100 Einwohner); Königsborn, zur Stadtgemeinde Unna gehörend; Camen (7 100 Einwohner).

In dem weiteren Verkehrsgebiete bilden u. a. die Metall- und Papierindustrie sowie der Bergbau auf Steinkohlen und die Herstellung von Koks die Haupterwerbsquellen der Bevölkerung.

Der Verkehr der Ortschaften Unna und Königsborn mit Camen bewegt sich zur Zeit ausschliesslich auf dem Landwege, welcher um etwa 28 und 38 km kürzer ist als der nächste Eisenbahnweg über Hamm und Dortmund. Ausserdem unterhalten diese Ortschaften Verkehrsbeziehungen mit den Stationen an den Strecken Welver-Hamm-Münster, Hamm-Minden, Unna-Soest-Paderborn, sowie mit der mittleren und unteren Ruhr. Der Verkehr der genannten drei Orte mit der oberen Ruhrthalbahn (östlich Fröndenberg), mit der Ruhr-Siegbahn und den Stationen der Bahn von Fröndenberg über Iserlohn nach Letmathe konnte bis jetzt nicht zu gedeihlicher Entwickelung gelangen, da derselbe, wie auch der Verkehr der Steinkohlenzechen bei Brackel, Wickede-Asseln und Courl, auf den Eisenbahnweg über Hamm und Dortmund angewiesen ist und infolge dessen gezwungen wird, auf Parallellinien erhebliche Umwege zu machen. So beträgt z. B. die Entfernung zwischen Unna-Königsborn einerseits und Fröndenberg andererseits über Dortmund-Unna 50 km, von Camen nach Fröndenberg über Hamm-Unna 46 km, während sich die Entfernung auf dem Wege über die neue Linie auf etwa 17 und 22 km stellen wird.

Die geplante Linie wird daher dem Verkehr zwischen den Ortschaften Unna, Königsborn und Camen erhebliche Erleichterungen bringen.

Die den Betheiligten zur Last fallenden Grunderwerbskosten betragen 304 000 ℳ, die Baukosten 121 800 ℳ für 1 km.

10. Köln-Grevenbroich. Nachdem durch Gesetz vom 7. Mai 1885 die Herstellung einer Eisenbahn von Hochneukirch nach Grevenbroich genehmigt worden, ist nunmehr die schon damals ins Auge gefasste Fortsetzung dieser Linie nach Köln in Aussicht genommen.

Die Länge der neuen Bahn beträgt 30,3 km, wovon auf den Stadt- und Landkreis Köln (111 qkm, 282 000 Einwohner, und 342 qkm, 66 000 Einwohner) des gleichnamigen Regierungsbezirks rund 4,8 und 11,0 km und auf die Kreise Neuss (294 qkm, 55 000 Einwohner) und Grevenbroich (237 qkm, 43 000 Einwohner) des Regierungsbezirks Düsseldorf 6,5 und 8 km entfallen.

Das Verkehrsgebiet umfasst etwa 330 qkm mit rund 23 000 Einwohnern. An wichtigeren Orten sind — abgesehen von den Städten Köln und Grevenbroich — Poulheim, Stommeln und die Stadt Wevelinghoven (2 900 Einwohner, Zuckerfabrik, Fabrik landwirthschaftlicher Maschinen) hervorzuheben.

Die neue Bahn wird nicht allein für die Befriedigung örtlicher Verkehrsbedürfnisse von Bedeutung sein, sie wird auch als Schlussglied der schon seit Jahrzehnten angestrebten unmittelbaren Verbindung zwischen dem M.-Gladbacher Industriebezirk und Köln nicht unerhebliche Vortheile und Erleichterungen bringen.

Mit Rücksicht hierauf soll die Linie ebenso, wie seiner Zeit die Strecke Hochneukirch-Grevenbroich, von vornherein für den Vollbetrieb geeignet hergestellt werden.

Die Baukosten der Bahn betragen einschliesslich der in diesem Falle, ebenso wie seiner Zeit bei Anlage der Bahn Hochneukirch-Grevenbroich, staatsseitig zu übernehmenden, auf 846 000 ℳ geschätzten Kosten für den Grunderwerb zu 3 475 000 ℳ = rund 114 700 ℳ für 1 km.

11. Erweiterung des schmalspurigen Bahnnetzes im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirk. Die Schmalspurbahnen in Oberschlesien, rund 109 km lang (einen Theil des infolge des Gesetzes vom 24. Januar 1884 auf den Staat übergegangenen Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens bildend) sind in den fünfziger Jahren auf Grund der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 24. März 1851 zu dem Zwecke erbaut worden, um die Gruben und Hütten des Oberschlesischen Bergwerksbezirks unter einander und mit der Hauptbahn in Verbindung zu setzen. Ursprünglich von der vormaligen Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft für eigene Rechnung betrieben, ist das Transportgeschäft auf diesen Bahnstrecken seit dem Jahre 1856 an einen Unternehmer mit der Maassgabe verpachtet, dass der Eisenbahnverwaltung die bauliche Unterhaltung der Anlagen verblieb. Das Anlagekapital bezifferte sich zur Zeit der Verstaatlichung auf 10 354 200 ℳ.

Mit der fortschreitenden Entwickelung der gewerblichen und industriellen Anlagen ist eine Erweiterung dieses Bahnnetzes, welches seit der ersten Anlage im wesentlichen unverändert geblieben ist, nicht länger von der Hand zu weisen. Zur Befriedigung des dringendsten Bedürfnisses sind nach den angestellten Ermittelungen 1 500 000 ℳ erforderlich, wofür insbesondere ausgeführt werden sollen Bahnverbindungen zwischen Borsigwerk, Ludwigsglück, Zabrze, Poremba und Gleiwitz nebst einer Abkürzungsstrecke bei Karf.

12. Betheiligung des Staates an dem Bau einer Eisenbahn von Wittstock nach der Landesgrenze in der Richtung auf Mirow. Nach Inbetriebnahme der zur Erschliessung der Kreise Ost- und Westprignitz erbauten Eisenbahn von Perleberg nach Wittstock, an deren Ausführung der Staat sich auf Grund des Gesetzes vom 17. Mai 1884 durch Uebernahme von Aktien betheiligt hat, ist seitens der Bewohner des östlichen Theiles des Kreises Ostprignitz die Herstellung einer Eisenbahn nach den angrenzenden Mecklenburgischen Landestheilen in Anregung gebracht, um diese Gegenden mit dem umliegenden Eisenbahnnetz in bessere Verbindung zu bringen, und beabsichtigt die Prignitzer Eisenbahngesellschaft ihre Bahn Perleberg-Wittstock von letzterem Orte aus bis zur Mecklenburgischen Landesgrenze in der Richtung auf Mirow fortzusetzen. Den Weiterbau dieser Bahnlinie auf Mecklenburgischem Staatsgebiete von der Grenze ab bis Mirow hat die Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahngesellschaft übernommen.

Nach den allgemeinen Vorarbeiten beträgt die Länge der Bahn auf Preussischem Staatsgebiete 16,5 km. Sie geht vom Ende des Bahnhofs Wittstock aus in östlicher Richtung über Zechlin, Gross-Hasslow, Dranse, dann an der östlichen Lehne des Bauersees entlang, um nahe der Walkmühle den Mirower Weg zu kreuzen und neben diesem die Dasselfurthbrücke — an der Landesgrenze von Preussen, Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz — zu erreichen.

Die Bahn bringt den östlichen Theil des Kreises Ostprignitz und insbesondere den ziemlich bedeutenden Ort Zechlin in zweckentsprechender Weise mit dem Schienennetze in bessere Verbindung. Durch ihren Bau in Verbindung mit der Fortführung bis Mirow wird eine durchlaufende Verbindung von der Berlin-Hamburger Bahn bei Wittenberge nach der Nordbahn bei Neustrelitz geschaffen. Sie soll gleichwie die anschliessende Prignitzbahn normalspurig und eingeleisig nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 gebaut und betrieben werden.

Auf Antrag der Prignitzer Eisenbahngesellschaft wird der Staat an der Aufbringung des auf 925 000 *M.* veranschlagten Anlagekapitals für die geplante Schienenverbindung sich in gleicher Weise betheiligen, wie an der Aufbringung des Anlagekapitals für den Bau der Perleberg-Wittstocker Bahn, nämlich durch Uebernahme von Aktien im Betrage von 113 000 *M.*, je zur Hälfte in Stamm- und in Stamm-Prioritätsaktien.

Zur Sicherstellung des staatlichen Interesses für den Fall eines späteren Ankaufs der Bahn soll das dem Staate durch die Konzession vom 23. Juli 1884, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock, vorbehaltene Recht des Ankaufs der Prignitzer Eisenbahn auch auf die Neubaustrecke Wittstock-Landesgrenze unter Aufrechterhaltung des dort bestimmten Zeitpunktes für das Ankaufsrecht — 10 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Bahn Perleberg-Wittstock — erstreckt werden.

Die Ungarische Eisenbahnenquete.

Im Königlich Ungarischen Handelsministerium hat in der Zeit vom 28. Mai d. J. bis einschliesslich 1. d. Mts. unter dem Vorsitze des Ministerialraths Hugo Kilényi eine von den Ministerien, den Bahnen, Handelskammern und anderen Körperschaften beschickte Enquete über die gegen das neue Eisenbahn-Betriebsreglement laut gewordenen Wünsche und Beschwerden stattgefunden, welche in 80 sich auf die einzelnen Alinea der Paragraphen über die Beförderung der Güter beziehenden Punkte zusammengestellt wurden.

Einige derselben wurden als inopportun oder gegen die Billigkeit verstossend von der Berathung ausgeschlossen; andere wurden durch die Zugeständnisse erledigt, welche die Königlich Ungarischen Staatsbahnen durch ihre Vertreter, Direktor und Ministerialrath Albert Schober und den Referenten Oberinspektor Ludwig Mándy, in Aussicht stellten. Die übrigen Punkte der Tagesordnung wurden lebhaft diskutirt, namentlich waren es die zur Enquete delegirten 4 Richter der Königlichen Kurie (O. G.-H.) beziehungsweise der Königlichen Tafel in Budapest (O.-L.-G.), welche die einschlägigen Rechtsfragen gründlich besprachen; dazu kam noch eine nationale und konfessionelle Frage, da für Kroatien die Landessprache für die Ausstellung der Frachtbriefe, andererseits die Ausdehnung der Sonntagsruhe auf die Feiertage aller Konfessionen verlangt wurde, worauf selbstverständlich nicht eingegangen werden konnte. Der Raum verbietet es, die mitunter interessanten Diskussionen und Begründungen der gefassten Beschlüsse auch nur auszugsweise wiederzugeben; wir lassen letztere nach der Reihenfolge der bezüglichen Paragraphen des Oesterreichisch-Ungarischen Betriebsreglements folgen, zu welchen die entsprechenden Paragraphen des Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Parenthese angeführt sind.

§ 51 (§ 44). Bezüglich der Routenvorschrift in den Frachtbriefen wurde eine Zusatzbestimmung des Inhalts beschlossen, dass in dem Falle, wenn der Aufgeber keine Routenvorschrift im Frachtbriefe ertheilt, die Bahnen gehalten sind, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes vorzugehen. Im Falle einer Ausserachtlassung dieser Sorgfalt hat die Partei ein Recht auf Rückerstattung der Mehrfracht. Die Bahn kann was immer für eine berechtigte Route wählen; bei der Frachtberechnung hat sie in erster Reihe die bestehenden direkten Gebührensätze anzuwenden; bestehen solche nicht, so sind die zu ihrer Verfügung stehenden Tarife der Theilverbände, gegentheiligenfalls aber von Bahn zu Bahn die Lokaltarifsätze und in diesen alle Begünstigungen in Anrechnung zu bringen, welche auf einzelnen Theilen der Bahn in Geltung stehen, ausgenommen, wenn solche nur Lokalbegünstigungen, wie sie einzelnen Unternehmungen gewährt wurden.

§ 53 (§ 45). Im Falle einer Ueberlastung des Wagens durch den selbst verladenden Aufgeber ist der das Ladegewicht des Wagens übersteigende Theil der Sendung zur Selbstkostenfracht der Bahn (Regie) ohne Einhebung einer Strafgebühr zurückzusenden. Die Königlich Ungarischen Staatsbahnen erklärten, dass in ihrem internen Verkehr für eine solche 5 % des Ladegewichtes übersteigende Mehrbelastung statt der 10- nur die dreifache Mehrfracht erhoben wird.

§ 54 (§ 46). Die Ausstellung eines Frachtbriefduplikates zugleich mit einem neuen Aufnahmeschein über ein und dieselbe Sendung ist unter der Bedingung zulässig, dass im Aufnahmeschein die Bestimmung des Betriebsreglements ersichtlich gemacht werde, wonach nur der Aufgeber und nicht der Vorzeiger des Aufnahmescheines über die Sendung verfügen kann; auch sei eine Gebühr für den Aufnahmeschein nur in dem Falle einzuheben, wenn darin über Verlangen des Aufgebers auch die Frachtgebühren ersichtlich gemacht werden.

§ 55 (§ 46). Aus Billigkeitsrücksichten möge für die einstweilen bis zur Möglichkeit der Verladung eingelagerten Waaren kein Lagerzins erhoben werden.

§ 57 (§ 47). Der Antrag, dass im Falle der Ermangelung von gedeckten Wagen die Waaren in offenen, mit Decken geschützten Wagen verladen werden müssen, keine Deckgebühr entrichtet werde, soll der Eisenbahn-Direktorenkonferenz zur Berücksichtigung empfohlen werden.

§ 58 (§ 47). Behufs der Erleichterung bezw. Milderung des Verpackungszwanges sollen nach dem Vorgange der Oesterreichischen Enquete die Handelskammern ersucht werden, ein womöglich umständliches Verpackungsnormale auszuarbeiten und sich darüber mit der Direktorenkonferenz ins Einvernehmen zu setzen.

§ 61 (§ 50). Bezüglich der streitigen Fragen der Verjährung von Ansprüchen auf Rückersatz oder Nachzahlung der Fracht wurde nach dem Vorgange der Oesterreichischen Enquete beschlossen: Es ist im Betriebsreglement und in dessen Zusatzbestimmungen auszusprechen, dass in die einjährige Verjährungsdauer die Zeit von der Ueberreichung der schriftlichen Reklamation bis zu deren ersten meritorischen Erledigung nicht einzurechnen sei; ferner, dass zum Zwecke einer solchen Reklamation auch seitens der Bahn beglaubigte Duplikate der Frachtbriefe benutzt werden können, dass aber deren Originale bei der Bezahlung vorgezeigt werden müssen.

Zu diesem Paragraphen wurde noch beschlossen, dass zur Rückerstattung frankirter Gebühren kein anderes Dokument als der Aufnahmeschein oder ein Frachtbrief-Duplikat verlangt werden könne.

§ 64 (§ 53). Bezüglich des Verfügungsrechtes des Absenders wurde der Beschluss der Oesterreichischen Enquete angenommen (siehe Nr. 12 S. 104 d. Ztg.). Eine weitere Erleichterung wird dadurch angestrebt, dass solche Verfügungen auf der Aufgabestation erledigt werden sollen.

§ 68 (§ 57). In den Avisen über die mit einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Ablieferung aufgegebenen Güter ist diese Deklaration zu erwähnen.

§ 70 (§ 62). Die Eisenbahn ist den Aufgeber von dem Umstande zu verständigen verpflichtet, wenn sie die Waare irgend einem Zollamte oder öffentlichen Lagerhause in beschädigtem Zustande übergibt.

§ 70 (§ 62). Die Eisenbahnen sind nicht berechtigt, im Falle von Ablieferungshindernissen die dem Verderben nicht unterliegenden Güter zu verkaufen. Wenn die von den Ablieferungshindernissen zu verständigende Partei nicht anders verfügt, so ist anzunehmen, dass der Transport gehörig abgewickelt werde. Der Antrag, dass bei Ablieferungshindernissen Lagerzins und Wagenmiethe erst vom 4. Tage von der Verständigung des Hindernisses eingehoben werde, soll den Bahnverwaltungen zur Berücksichtigung empfohlen werden.

§ 71 (§ 63). Von den über den Verlust oder die Beschädigung einer Sendung aufgenommenen Thatbestandsprotokollen sind den Betheiligten über Verlangen Abschriften auszufolgen.

§ 90 (§ 82). Es wird gestattet, dass im Falle der Anmeldung wegen verspäteter Ablieferung innerhalb 7 Tagen die diese Verspätung erweisenden Belege innerhalb 14 Tagen überreicht werden können.

Nach den üblichen Schluss- und Dankesworten theilte der Vorsitzende mit, dass die gefassten Beschlüsse dem Handelsminister vorgelegt werden. Dieser dürfte sich wohl mit seinen Oesterreichischen Kollegen ins Vernehmen setzen, um die thunlichste Uebereinstimmung der beiderseitigen Enquetebeschlüsse zu erzielen, was auch im Sinne des zwischen beiden Reichshälften bestehenden Zoll- und Handelsbündnisses geschehen müsste, welchem zufolge die Verwaltung der Eisenbahnen in Oesterreich und Ungarn nach gleichen Grundsätzen zu erfolgen hat.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Schluss der Session des Oesterreichischen Reichsraths.

Auch das Herrenhaus hat sich bis zum Herbst vertagt. Dasselbe hat früher noch die folgende vom Abgeordnetenhause angenommenen Gesetzesvorlagen unverändert genehmigt, und zwar:

das Gesetz, betreffend die im Jahre 1894 sicherzustellenden Lokalbahnen;

das Gesetz, betreffend die Betriebsführung der Eisenbahn Lemberg-Czernowitz-Suczawa für Rechnung des Staats und die eventuelle Einlösung dieser Bahn durch den Staat, sowie die Herstellung mehrerer Lokalbahnen in der Bukowina.

(Die Ausschussberichte hierüber bezw. die Rede des Handelsministers werden wir, anlässlich der bevorstehenden Veröffentlichung dieser Gesetze, nachtragen.)

Interpellations-Beantwortungen.

Es sind noch folgende 2 Beantwortungen des K. K. Handelsministers auf die im Abgeordnetenhause an ihn gestellten Interpellationen nachzutragen: Wegen Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn wurden bereits eingehende Erhebungen gepflogen und haben die Besprechungen stattgefunden. Ueber die Ausübung des Einlösungsrechts wird die Regierung erst dann schlüssig werden können, wenn ihr zu diesem Zwecke präzise Anträge auf Grund der Verhandlungen mit der Gesellschaft vorliegen werden. Der Minister hofft, demnächst die Verhandlungen mit dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft wegen einverständlicher Feststellung der Einlösungsmodalitäten zu eröffnen.

Bezüglich des Projekts einer Lokalbahn von Görz nach Heidenschaft hoffe die Regierung, die erforderlichen Erhebungen noch im Laufe des Sommers soweit zu fördern, dass die endgültige Entscheidung über die Frage der finanziellen Unterstützung dieses Unternehmens bis zur Feststellung des Programms für die im nächsten Jahre sicherzustellenden Lokalbahnen erfolgen könnte.

Die Durchführung der Anträge der Oesterreichischen Eisenbahnenquete über das Betriebsreglement.

Das K. K. Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen davon verständigt, dass es die Beschlüsse der Direktorenkonferenz hinsichtlich der durch die Enquete über das Betriebsreglement und die Zusatzbestimmungen zu demselben und die grösstentheils im zustimmenden Sinne beantragten Abänderungen des gemeinsamen Tariftheils I zur Kenntniss genommen habe. Die Verwaltungen wurden nun eingeladen, diese Abänderungen ungesäumt durchzuführen. Das genannte Ministerium behielt sich vor, auf die in der Direktorenkonferenz nicht zur Annahme gelangten Anträge der Enquete s. Zt. zurückzukommen.

Die in Privatdruckereien hergestellten Frachtbriefe.

Infolge diesfälliger Ansuchen der Handels- und Gewerbekammern hat das K. K. Handelsministerium die Bahnverwaltungen eingeladen, in der nächsten Direktorenkonferenz darüber zu berathen, wie, nicht nur in jenen Orten, in welchen amtliche Frachtbrief-Signaturstellen zum Aufdruck des Stempelzeichens sich befinden oder künftig errichtet werden, sondern in den grösseren Städten überhaupt den Parteien die Möglichkeit geschaffen werde, den bahnseitigen Kontrolstempel einzuholen. Es würde dem Bedürfnisse genügen, wenn in jenen Orten, in welchen mehrere Bahnen einmünden, der Dienststelle nur einer Bahn die Beurkundung der Uebereinstimmung der vorgelegten Frachtbriefe mit den einschlägigen Vorschriften gemäss § 52 des Betriebsreglements (entspricht § 44 des Vereins-Betriebsreglements) übertragen wird. Zugleich möge sich die Direktorenkonferenz über die von den erwähnten Kammern ebenfalls angesuchte Ermässigung der für diesen Aufdruck zur Einhebung gelangenden Kontrolgebühren aussprechen.

Nichtausrüstung der Zugführer mit Knallsignalen bei den Montanbahnen.

Die K. K. Generalinspektion hat gestattet, dass bei den Zügen der Montanbahnen von den Zugbegleitern blos der Signalmann mit Knallkapseln ausgerüstet werde. Diese Erleichterung wurde gewährt, weil die Abwickelung des Verkehrs auf den Montanbahnen grundsätzlich als ein geregelter Verschubdienst zu betrachten ist, und die Züge mit einer Geschwindigkeit von 8 bis 15 km in der Stunde verkehren. Ueberdies liegen die Stationen und ebenso die Wächterposten sehr nahe aneinander, daher eine Verständigung zwischen einem auf der Strecke allenfalls stehen gebliebenen Zug und den Stationen, sowie eine Zugdeckung durch die Bahnwächter leicht und rasch möglich ist. Auch folgen die Züge einander im Stationsintervalle.

Versuche mit sogen. Sandgeleisen zum stossfreien Aufhalten entlaufener Wagen.

Die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen hat in dem Bahnhofe Kratzau der Strecke Reichenberg-Zittau ein sogen. Sandgeleise zum stossfreien Aufhalten von Eisenbahnzügen, und zwar im Sinne der im „Civilingenieur" XXXIX. Band 1. Heft veröffentlichten Darstellung versuchsweise ausgeführt. Da Versuche mit ähnlichen Anlagen günstige Ergebnisse geliefert haben sollen und mit Rücksicht auf die vielfach grösseren Steigungen auf mehreren Bahnen, welche ein sicheres Mittel zum Aufhalten durchgegangener Wagen wünschenswerth machen, wurden die Bahnverwaltungen von der K. K. Generalinspektion auf die geplanten Versuche aufmerksam gemacht, bezüglich welcher sich jedoch direkt an die genannte Königliche Generaldirektion gewendet werden wolle.

Ausschliessung gewisser Transportgegenstände von der Anwendung der Sätze eines direkten Tarifs.

Bezüglich eines Verbandstarifs wurde von der K. K. Generalinspektion beanstandet, dass von den im Tarif Theil I unter Abschnitt b angeführten Transportgegenständen ein grosser Theil von der Anwendung der Sätze dieses direkten Tarifs ausgeschlossen wurde. Seitens der geschäftsführenden Verwaltung wurde dieser Ausschluss damit begründet, dass sich bei den genannten Transportgegenständen im direkten Verkehre wiederholt Anstände, und zwar sowohl rücksichtlich der Instradirung als auch in anderer Hinsicht ergeben haben, wie beispielsweise bei explodirbaren Gütern, dann bei Kähnen, Wasser- und Eisenbahnfahrzeugen, endlich bei Leichen, Ausstellungsgütern usw. Die K. K. Generalinspektion entgegnete hierauf, dass ähnliche Schwierigkeiten auch in den übrigen direkten Tarifen vorkommen; solche könnten überhaupt durch entsprechende Tarifvorschriften beseitigt werden, daher die Fälle vereinzelt bleiben, wo die generelle Durchführung solcher Beschränkungen in einem direkten Tarife sachlich begründet wären. Hinsichtlich derselben muss der Generalinspektion die meritorische Prüfung vorbehalten bleiben. Die blosse Kürzung der Manipulationsgebühr bezw. die Uebernahme etwaiger Konkurrenzsätze würde eine solche Einschränkung nicht begründen.

Warnungs- und Brückentafeln bei eisernen Bahnüberbrückungen.

Die Bahnverwaltungen wurden im Nachhange zum vorjährigen Erlasse, betreffend die Anbringung von Warnungs- und Brückentafeln bei eisernen Bahnüberbrückungen und Zufahrtsstrassenbrücken, von der K. K. Generalinspektion verständigt, dass von der Anbringung von Warnungstafeln bei den Brücken der ersten Belastungsklasse abgesehen wird. Dagegen werden die, informatorischen Zwecken dienenden, Brückentafeln ausnahmslos bei allen Brücken anzubringen sein.

Gebrauch von Telephonanlagen im Eisenbahnbetriebe und im Verkehre mit den Telephonabonnenten.

Das K. K. Handelsministerium hat die von der Eisenbahn-Direktorenkonferenz ausgearbeiteten „Allgemeinen Bestimmungen über den Gebrauch von Telephonanlagen für den Eisenbahnbetrieb", sowie für den „telephonischen Verkehr der Stationen mit den Telephonabonnenten" genehmigt. Das „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 64 theilt aus diesen Bestimmungen die leitenden Gesichtspunkte auszugsweise mit.

Verschleiss von statistischen Anmeldescheinen und Gebührenmarken bei den Oesterreichischen Eisenbahnstationen.

Das K. K. Handelsministerium hat nach gepflogenem Einvernehmen mit den Eisenbahnverwaltungen Veranlassung getroffen, dass von nun an statistische Anmeldescheine und Gebührenmarken bei den für den Auslandsverkehr in Betracht kommenden Oesterreichischen Eisenbahnstationen zum Nominalwerthe in Verschleiss gebracht werden.

Konzessionsurkunde für die Lokalbahn von der Station Auspitz der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Stadt Auspitz.

Das „R.-G.-Bl." Nr. 91 und das „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." Nr. 63 veröffentlichen die Konzessionsurkunde für diese etwa 6,8 km lange Lokalbahn. Die Konzessionäre Dr. Karl Freiherr von Offermann in Brünn und Genossen sind verpflichtet, die genannte Lokalbahn längstens in einem Jahre zu vollenden. Es wird denselben das Recht eingeräumt, eine Aktiengesellschaft zu bilden. Die Ausgabe von Prioritätsobligationen ist ausgeschlossen; dagegen dürfen Prioritätsaktien ausgegeben werden, welche bezüglich ihrer Verzinsung und Tilgung den Vorrang vor den Stammaktien geniessen. Die Konzessionäre sind ausser dem Falle einer ausdrücklichen Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt,

den Betrieb der konzessionirten Eisenbahn an dritte Personen zu überlassen. Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den Betrieb der konzessionirten Bahn, insbesondere in dem Falle, als dieselbe eine direkte Anschlussverbindung mit einer der jeweilig vom Staate betriebenen Bahnen erlangen sollte, zu übernehmen und während der sodann noch übrigen Konzessionsdauer für Rechnung der Konzessionäre zu führen. Die Konzessionäre sind verpflichtet, der Staatsverwaltung über deren Verlangen jederzeit die Mitbenutzung der Bahn für den Verkehr zwischen schon bestehenden oder künftig erst herzustellenden, im Staatsbetriebe befindlichen Bahnen derart einzuräumen, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, unter freier Feststellung der Tarife ganze Züge oder einzelne Wagen über die mitbenutzte Bahn oder einzelne Theilstrecken derselben gegen Entrichtung einer angemessenen Entschädigung zu befördern oder befördern zu lassen. Diese Mitbenutzung hat jedoch nur insoweit stattzufinden, als hierdurch der eigene regelmässige Betrieb der mitbenutzten Bahn nicht gestört wird. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, die konzessionirte Bahn nach deren Vollendung und Inbetriebsetzung jederzeit einzulösen.

Die neue Ungarische Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.

Der Ungarische Handelsminister hat mit der Ungarischen Kreditbank und der Ungarischen Escomptebank einen Präliminarvertrag über die Gründung einer neuen Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft abgeschlossen. Derselben wird nicht nur die Zinsgarantie gewährt, sondern auch in der Form von unverzinslichen Zuschüssen der Schutz vor jedem Kapitalsverlust zugesichert. Weitere wichtige Bestimmungen dieses Uebereinkommens sind die folgenden: Die Wahl sämmtlicher Funktionäre unterliegt der Genehmigung des Handelsministers und der Finanz- und Handelsminister ernennen je ein Mitglied des Direktionsraths. Die Gesellschaft pachtet den Schiffspark der Ungarischen Staatsbahnen. Der Staat partizipirt an dem die 5 % Verzinsung des Kapitals übersteigenden Reinertrage nach einer bestimmten Skala. Der Staat besitzt das Recht, das Unternehmen vor Ablauf des auf 30 Jahre abgeschlossenen Vertrags wann immer einzulösen. Die Gesellschaft, welche sich in tarifarischer Beziehung vollständig den Verfügungen unterwirft, verpflichtet sich, regelmässige Fahrten zu unternehmen, und zwar auf Wunsch der Regierung wöchentlich 3 Fahrten für den Frachtenverkehr zwischen Pressburg, Wien, Passau bezw. Regensburg, ferner unter allen Umständen wöchentlich 6 Fahrten für den Frachten- und Personenverkehr zwischen Bukovar und Neusatz, ebenso auf der Save zwischen jenen Stationen, welche die Schiffe der Ungarischen Staatsbahnen gegenwärtig berühren. Sodann ebenso eventuell 5 Fahrten wöchentlich zwischen Semlin und Galatz. Endlich wöchentlich je 6 Fahrten zwischen Baja und Mohacs, zwischen Szolnok und Szentes, sowie zwischen Csongrad und Szegedin. Schliesslich soll die Gesellschaft in Verbindung mit den Fahrten der „Adria" einen Umschlagplatz in Konstantinopel errichten.

Generalversammlung der Mühlkreisbahn-Gesellschaft am 26. April d. J.

Nach Verlesung des Geschäftsberichts für 1893 wurde beschlossen, von dem nach Abzug der Dotirung des Aktientilgungs- und des Reservefonds sich ergebenden Reinerträgnisses von 36 810,81 fl. den am 1. Juli d. J. fälligen Kupon des Prioritäts-Aktienkapitals für die im Umlaufe befindlichen 12 921 Stück Aktien mit 2,50 fl., d. i. zusammen 32 302,50 fl. einzulösen und den Rest von 4 508,31 fl. auf neue Rechnung zu übertragen.

Generalversammlung der Kremsthalbahn-Gesellschaft am 11. Mai d. J.

Nach dem Geschäftsberichte für 1893 beträgt das Ergebniss, zuzüglich des Vortrages vom Vorjahre, 82 252,30 fl. Hiervon kommen in Abschlag die statutenmässigen Abschreibungen von 9 792,54 fl.; dann die Dotirung des Reservefonds mit 3 622,99 fl., sodass ein Reinerträgniss von 68 836,77 fl. verbleibt. Nachdem am 2. Januar d. J. eine Dividenden-Abschlagszahlung von 1,50 fl. für die Aktie, d. i. 30 304,50 fl. geleistet wurde, beschloss die Versammlung den Julikupon ebenfalls mit 1,50 fl. einzulösen, von dem Ueberschuss von 8 227,77 fl. 3 000 fl. dem Pensionsfonds, 5 000 fl. dem Spezialreservefonds zuzuführen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Bahn am 12. Mai d. J.

Rücksichtlich der Verwendung des mit 63 064,66 fl. ausgewiesenen Reingewinns wurde beschlossen, 5 % = 3 146 fl. als Dotation für den Gewinnreservefonds und 10 % = 6 292 fl. als Tantieme des Verwaltungsraths in Abzug zu bringen und von dem Ueberschuss von 53 626 fl. eine Dividende von 16,75 fl. für die Aktie zu vertheilen und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Der Vorsitzende machte schliesslich Mittheilung über die aus Anlass der Umwandelung der 5 % Prioritäten mit der Regierung getroffenen Vereinbarungen und auch bezüglich der Statutenänderungen.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Budapest am 31. Mai d. J.

Dem verlesenen Geschäftsberichte für 1893 zufolge betrugen die Gesammteinnahmen 6 746 814 fl., um 139 234 fl. mehr als im Jahre 1892. Die Gesellschaft ist seit dem Bestande der Bahn zum ersten Male in der Lage, nicht nur den zur Verzinsung und Tilgung des ursprünglichen Nominal-Baukapitals von 75 773 300 fl. sowie des Oesterreichischen Investitionsanlehens aus dem Jahre 1889 von 5 500 000 fl. in Silber erforderlichen Betrag bezüglich der ganzen Bahn aus dem Einnahmeüberschuss zu decken, sondern auch einen noch übrig bleibenden Betrag zur Verzinsung der Investitionsgoldanleihe heranzuziehen. Die Kaschau-Oderberger Bahn nimmt daher die Staatsgarantie bezüglich der in Silber festgesetzten Anlagekapitalien zum ersten Male nicht in Anspruch. Von den konvertirten 5 % und 4,5 % Prioritätsanleihen sind nur noch 9 106 Stück Ende 1893 noch nicht eingeliefert worden. Die Gesellschaft hat am 1. Juli 1893 den Betrieb der Vizinalbahnen Poprad-Kesmark, Kesmark-Szepes-Bela und Szepes-Bela-Podolin gegen 50 % der Bruttoeinnahmen übernommen. Auch mit der Lokalbahn Eperies-Bartfeld wurde bezüglich des Anschlusses und der Benutzung des Bahnhofs in Eperies ein Vertrag abgeschlossen. Mit Rücksicht auf die Gesammtausgaben von 3 329 447 fl. bleibt ein Betriebsüberschuss von 3 417 367 fl. Derselbe wird zu den obenerwähnten Rückzahlungen zur Einlösung der Aktien- und Prioritätenkupons, endlich zu den statutarischen Abgaben verwendet. Dem Generaldirektor Peter Rath, dessen Thätigkeit und Sachkenntniss dieses glänzende Ergebniss zuzuschreiben ist, wurde von der Versammlung Dank und Anerkennung votirt.

Erste Generalversammlung der Lokalbahn Strakonitz-Winterberg am 2. d. Mts.

Der vorgelegte, den Zeitraum vom 8. November 1892 bis 31. Dezember 1893 (d. i. vom Tage der Konstituirung der Aktiengesellschaft bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres) umfassende Geschäftsbericht macht Mittheilung über die durchgeführte Geldbeschaffung und die Beendigung des Baues der Gesellschaftsbahn, welche am 15. Oktober 1893 dem Betriebe übergeben wurde. Dieser wird durch die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt. Als Ergebniss des abgelaufenen ersten Betriebsjahres wird ein Reinertrag von 7 583 fl. ausgewiesen, während aus dem Titel der Staatsgarantie der Gesellschaft ein Anspruch auf den Betrag von 3 560 fl. zusteht. Der Prioritätenkupon wird für die Zeit der Bau- und Betriebsperiode mit zusammen 4,66 fl. eingelöst werden.

Generalversammlung der Lokalbahn Wodnian-Prachatitz am 5. d. Mts.

Der Geschäftsbericht, welcher den Zeitraum von der Konstituirung der Gesellschaft bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres, d. i. vom 11. März 1893 bis 31. Dezember 1893 umfasst, macht Mittheilung über die durchgeführte Finanzirung, sowie über die Vollendung des Baues der rund 27,5 km langen Gesellschaftsbahn, welche am 15. Oktober 1893 dem Betriebe übergeben wurde, der von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen geführt wird. Für die erste 2½ monatliche Betriebsperiode betrugen die Betriebseinnahmen 11 474 fl., die Ausgaben 8 077 fl., woraus sich ein Reinerträgniss von 3 397 fl. ergibt. Für das Jahr 1893 musste die Staatsgarantie mit einem Betrage von 4 595 fl. in Anspruch genommen werden. Der Kupon der Prioritätsaktien gelangt am 1. Juli d. J. mit 5,10 fl. zur Einlösung.

Generalversammlung der Lokalbahn Asch-Rossbach am 6. d. Mts.

Dem Geschäftsberichte für 1893 zufolge betrugen die Einnahmen 31 829 (+ 1 740) fl. An Investitionskosten wurde der Betrag von 2 571 fl. aufgewendet und aus dem Reservefonds bestritten. Es verbleibt ein Gebahrungsüberschuss von 11 409 fl. (gegen 10 156 fl. im Vorjahre), welcher so wie in den Vorjahren nicht nur eine volle 5 % Verzinsung des derzeitigen Prioritäts-Aktienkapitals von 161 400 fl. ergibt, sondern auch die abermalige Leistung einer Abschlagszahlung von 3 339 fl. (gegen 2 061 fl. im Vorjahre) an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen zulässt. Es gelangt sonach der Kupon der Prioritätsaktien mit 5 fl. zur Einlösung.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Ungarische Ministerkrise hat durch das Verbleiben des Ministerpräsidenten Wekerle ihren Abschluss gefunden und hat die Börse vollständig befriedigt. Dieselbe bringt

durch die Bewerthung der Ungarischen Papiere dem fortschrittlichen Geiste und der intensiven Unternehmungslust, die in Ungarn herrscht, die Anerkennung entgegen. Die Steigerung der Getreidepreise und der Fortbestand des Wiener internationalen Saatenmarktes trugen auch zur günstigen Stimmung bei. Es hoben sich: die Aktien der beiden Ungarischen Wagenleih-Gesellschaften (440 und 447), der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3100), der Elbethalbahn (261,25), der Staatsbahn (341), der Böhmischen Westbahn (404,50) und der Südbahn (108,25), welch letztere für Londoner Rechnung gekauft wurde. Zur vorwöchentlichen Notiz blieben: die Aktien der Nordwestbahn (224), der Kaschau-Oderberger Bahn (186), der Südnorddeutschen Verbindungsbahn (201) und der Ungarisch-Galizischen Bahn (204,75). Etwas flauer waren die Aktien der Lemberg-Czernowitzer Bahn (277,50) und die vorstehend nicht genannten Böhmischen Bahnen, welche auffallend vernachlässigt blieben.

Aus Italien.

Bauten und Entwürfe.

Tortona-Castelnuovo Scrivia. Die Konzession für diese vollspurige Lokalbahn ist im Januar an die Gesellschaft (auf 90 Jahre) ertheilt worden. Bei der günstigen Witterung wird rüstig an dem Bahnbau gearbeitet, welcher in Jahresfrist fertiggestellt werden soll. Die Gesellschaft hat als Sicherheit für Erfüllung der übernommenen Pflichten 45 000 L. hinterlegt, während der Staat eine Jahresbeihilfe von 2 500 L. für das laufende Kilometer hinsichtlich der auf eigenem Unterbau laufenden Strecke von 9 km für 50 Jahre zugesagt hat. Den gesetzlichen Wohnsitz hat die Gesellschaft in Rom genommen.

Adrianetz, Stand der Bauten am 1. Januar 1894. Linie Lecco-Colico: Lecco-Bellano vollendet, Bellano-Colico Bahnkörper und Tunnels im Bau und letztere nahezu vollendet, Hoch- und Kunstbauten begonnen; Linie Rocchetta Melfi-Potenza: Rocchetta-Rionero vollendet, Rionero-Potenza Erdbewegung zum 10. Theile, Tunnels zu 36 % fertiggestellt, Hoch- und Kunstbauten begonnen, Bahnkörper für den Bau fast durchweg gebrauchsfähig; Linie Sulmona-Isernia: Sulmona-Canzano fertig, Canzano-Isernia Erdbewegung zu 4 Zehntel, Tunnels zu 52 % in Ausführung fertiggestellt, Hoch- und Kunstbauten erst begonnen, Bahnkörper zum Bau gebrauchsfähig; Linie Barletta-Spinazzola: Erdbewegung zu 73, Kunstbauten zu 71 % fertig, Hochbauten fast vollendet, Oberbau desgleichen.

Lecco-Colico. Die Oberleitung der Südbahngesellschaft hat dem Minister den Entwurf einer Verbindung der Haltestelle Fiumelatte mit dem in unmittelbarer Nähe gelegenen Ufer des Comersees mittelst einer Seilbahn mit Wassergewichtsbetrieb unterbreitet. Die geneigte Ebene der Linie erhält einen gleichmässigen Fall von 37 % bei einer waagerechten Länge von 71,5 m; die Linie bekommt zwei Geleise in einem Abstand von 2,60 m, so dass zwischen den Wagen bei dem Kreuzen 70 cm Zwischenraum verbleiben. Der Bahnkörper wird auf der ganzen Länge mit Brustwehren versehen und ist zwischen diesen 5,20 m breit. Am oberen Ende der schiefen Ebene soll sich ein besonderes, in Wellblech eingedecktes Gebäude mit der Trommel für das Drahtseil befinden, während der am unteren Ende befindliche Bahnhof aus Holz hergestellt wird und die Form eines Schweizerhauses erhält; für das Ein- und Ausschiffen nach bezw. von den Dampfschiffen wird eine Landebrücke angeordnet, welche auf zwei Bogen in den See hineinragt. Die beiden in dem Betrieb verkehrenden Wagen erhalten je drei Abtheile sowie die Plattform für den Schaffner und vermögen je 40 Personen zu fassen. Der Oberbau besteht aus Stahlschienen von 27 kg Gewicht auf das laufende Meter, auf 1,80 m langen Querschwellen in Entfernung von je 1 m befestigt; die zum Hemmen der Fahrzeuge bestimmte Zahnstange ist nach Abt's System konstruirt. Die Gesammtkosten belaufen sich nach dem Voranschlage auf 142 000 L.

Was den von der Provinzial- wie Stadtverwaltung zu Mailand geäusserten Wunsch anbelangt, die Reststrecke Bellano-Colico vorgreifend bereits zu Anfang des Sommers dem Betriebe übergeben zu sehen, hat der Arbeitsminister darauf hingewiesen, dass die Ausführung der nothwendigen Bauten nicht überhastet werden dürfe und dass die Verlegung des Oberbaues sich nur nach Maassgabe der vor längerer Zeit abgeschlossenen Lieferungsverträge über Schienen und Kleineisenzeug bewirken lasse. Die Betriebseröffnung der Linie zu dem vertraglich festgesetzten Zeitpunkt erscheine gesichert, ein stückweises Vorgreifen bezw. Eröffnen aber nicht zweckentsprechend.

Genua-Ovada-Asti. Aus den Fortschritten der eifrig geförderten Bauarbeiten an allen 4 Strecken ist zu schliessen, dass der erste 60 km lange Theil Asti-Ovada noch im laufenden, der zweite Ovada-Campoligure im Juni des nächsten Jahres zur Eröffnung gelangen werden, während die beiden letzten Strecken Polcevere-Mele und Mele-Campoligure schwerlich viel vor Ablauf der gesetzlichen Frist, d. h. zu Ende 1895 und Mitte 1897 werden fertiggestellt sein können.

Ausbau des Hafens Genua. Minister Saracco setzt die Absichten seines verstorbenen Vorgängers Genala bezüglich eines umfassenden Ausbaues des Hafens Genua nebst ausgiebiger Gestaltung des einmündenden und anschliessenden Eisenbahnnetzes unentwegt eifrig fort; er hat dies neuerdings dadurch bethätigt, dass er dem Ausschuss anempfohlen hat, zuvörderst die beiden Fragen der Hafenvergrösserung und der Ausgestaltung des Bahnwesens getrennt einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

Sizilische Bahnen. Die Provinzialverwaltung zu Messina hat an den Arbeitsminister dringende Vorstellungen bezüglich baldmöglichster Erweiterung und Verkehrsregelung des Bahnhofes Messina und Hafen mit Rücksicht auf seine neuerdings noch erhöhte Bedeutung und auf die Handelserfordernisse gerichtet.

Kosten der Ergänzungsbahnen. Als Nachtrag zum Gesetz aus April 1892, welches nach den damaligen Verhältnissen 150 Millionen Lire für den Ausbau der Ergänzungslinien und -Strecken auf die 4 Jahre von 1893/94 bis 1896/97 bestimmte und deren Einstellung in die jährlichen Staatshaushalts-Uebersichten anordnete, ist seitens der betheiligten Minister ein Gesetzentwurf auf Erhöhung obiger Summe um 97 000 000 L. für vorgenannte Zeit eingebracht, sachlich begründet und im Verkehrsinteresse des Landes befürwortet worden. Die Begründung führte aus, dass die s. Z. von den einzelnen Landestheilen verlangten und thatsächlich erforderlichen Ergänzungs-Bahnbauten nach gesetzlicher Genehmigung bezw. den Beschlüssen der Volksvertretung einen grösseren Umfang angenommen hätten, als mit dem Rahmen der vor 2 Jahren ausgeworfenen Summen verträglich war und dass in vielen Fällen eine möglichste Beschleunigung der Ausführung erwünscht und angebracht wäre. Die hierdurch hervorgerufenen und im Interesse des gesammten Landesverkehrs erforderlichen Erhöhungen von zusammen 97 200 000 L. liessen die Vertheilung der Beträge in nachstehender Art als angezeigt erscheinen: für 1893/94 75 000 000 L., für 1894/95 gleichfalls 75 000 000 L., für 1895/96 50 000 000 L. und für 1896/97 47 200 000 L.

Für 1893/94 würde damit die wünschenswerthe Nachtragsregelung geboten sein, während allgemein die Ergänzungsbauten nach Eröffnung von Bahnlinien gemäss der besonderen Abmachungen mit den grossen Betriebsgesellschaften zu behandeln seien und ausserhalb der Grenzen des vorliegenden Gesetzentwurfes fielen.

Hafen Syracus. Die Handelskammer daselbst hat bei der Regierung wie bei der Sizilischen Bahnverwaltung Schritte gethan, um die Vergrösserung des Syracuser Hafenbahnhofs und dessen Einrichtung für Personendienst wie für sämmtliche Zweige des Güterverkehrs zu erlangen, nachdem die Nothwendigkeit dieser Betriebsausdehnung sich fühlbar gemacht hat.

Lokalbahn Neapel-Pompeji. Zwischen der Provinz Neapel und den Gemeinden Barra, S. Giorgio a Cremano, Resina, Portici, Torre del Greco, Torre del Annunziata und Boscoreale, vertreten durch die bezüglichen Verwaltungen, ist ein Ausschuss für die Bauausführung obenbezeichneter Lokalbahn vereinbart worden, nach Maassgabe des vom Ingenieur Rocco aufgestellten Entwurfes. Die neue Linie wird mit Neapel-S. Giovanni-Ottajano verbunden und ist auf rund 330 000 L. Kosten veranschlagt.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

Die letzte Versammlung vor den Sommerferien fand am 8. Mai unter dem Vorsitz des Herrn Geh. Ober-Regierungsrath Streckert statt. Der Vorsitzende gedachte zunächst des Dahinscheidens des um den Verein hochverdienten Ehrenmitgliedes, des Verlagsbuchhändlers Wilhelm Ernst. Der Verein beklagt in ihm den Verlust eines seiner thätigsten Mitglieder, welcher sich durch Rath und That die Fortentwickelung des Vereins aufs wärmste hat angelegen sein lassen, und der sich wegen seines freundlichen und gefälligen Wesens allgemeinster Hochschätzung erfreute. Herr Ernst starb am 15. April d. J. im Alter von 80 Jahren. Dem Verein gehörte er seit dem Jahre 1852 an; von 1869 bis 1875 Stellvertreter des Kassenführers, führte er nach dieser Zeit die Geschäfte des Kassenführers bis zu seiner Ernennung zum Ehrenmitgliede im Jahre 1892.

Andererseits hat der Verein die Freude gehabt, seinem langjährigen Mitgliede, Herrn Karl Hoppe, dem Begründer und Inhaber der Firma Hoppe in Berlin, am 1. Mai d. J. zur Feier des 50jährigen Bestehens der Firma seine Glückwünsche übermitteln zu können, die der Vorsitzende persönlich über-

bracht hat. Gleichzeitig hat der Verein in Würdigung der hohen Verdienste, welche sich der Jubilar um die gesammte Deutsche Industrie und Technik erworben hat, denselben zu seinem Ehrenmitgliede ernannt.

Der Vorsitzende theilt sodann mit, dass zu der gestellten Preisaufgabe 6 Lösungen eingegangen seien. Für die Beurtheilung derselben wird ein aus 9 Mitgliedern bestehender Ausschuss gewählt. Anschliessend hieran wird ein Ausschuss von 5 Mitgliedern gewählt, welcher die zur Erlangung der Korporationsrechte erforderliche Umänderung der Satzungen vornehmen soll.

Herr Eisenbahn-Bauinspektor Brill macht einige Mittheilungen über die Messung der Durchbiegung eiserner Brücken, welche unter Zuhilfenahme eines an den Trägern entlang gespannten Drahtes ausgeführt werden soll. Herr Diechmann berichtet über eine eigenthümliche Befestigungsart auf Holz mittelst Nägeln, welche den Holzkörper nicht in gerader Linie, sondern in gekrümmter hakenförmiger Gestalt durchdringen. Herr Regierungsrath Kemmann berichtet sodann über eine seitens des Vereins Deutscher Ingenieure eingesandte Druckschrift, in welcher die Einführung des metrischen Gewindesystems warm befürwortet wird, durch welches die in Deutschland noch zahlreich vorhandenen Ungleichheiten beseitigt werden würden. Der Verein Deutscher Ingenieure wirkt bereits seit 1875 eifrig für diese Sache und ist der Ansicht, dass die Kosten der Umänderung der vorhandenen Einrichtungen einen wesentlichen Umfang nicht erreichen würden. Herr Kommerzienrath Kaselowsky ist der Ansicht, dass für die Neuerung ein Bedürfniss nicht vorliege. Insbesondere sei der Annahme zu widersprechen, dass zwischen den Gewinden der Maschinenfabriken so bedeutende Unterschiede bestehen, dass die von einer Fabrik gelieferten Muttern auf die Bolzen von entsprechendem Durchmesser einer anderen nicht passen. Dann auch würden die Schwierigkeiten, welche die Aenderungen im Gefolge haben würden, doch unterschätzt. Herr Wedding pflichtet den Ausführungen des Herrn Kaselowsky bei und weist im übrigen darauf hin, dass man wohl zu unterscheiden habe zwischen dem wohlberechtigten Streben nach Vereinheitlichung der Gewinde und der nicht anzuerkennenden Forderung metrischen Gewindesystems. Herr Professor Goering macht weiterhin einige Mittheilungen über die Verschiedenheiten im Bau der Weichen und Kreuzungen bei einer grösseren Reihe von in- und ausländischen Eisenbahnverwaltungen.

In üblicher Abstimmung wird Herr Ewald von Massow, Major im Nebenetat des Grossen Generalstabes, als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Rechtsfall.

Können Schiffer von der Staatseisenbahnverwaltung Entschädigung für Liegenbleiben verlangen, wenn das Passiren einer Eisenbahnbrücke infolge mangelhafter Beschaffenheit von Mastenkrahnen der Eisenbahnverwaltung unmöglich gemacht wird? Die Bahnlinie Schneidemühl-Posen überschreitet die Netze — einen öffentlichen Fluss — bei Dziembowo auf einer Brücke, welche wegen ihrer geringen Erhebung über dem Wasserspiegel von den Flusskähnen nur nach Umlegen der Masten passirt werden kann. Bei Erbauung der Bahn im Jahre 1878 hatte sich die Nothwendigkeit herausgestellt, an der fraglichen Stelle für den Netzefluss ein neues Bett zu graben, während das alte Flussbett von dem Eisenbahndamm durchschnitten und so der Schifffahrt unzugänglich gemacht wurde. Die Erlaubniss zur Verlegung des Flussbettes war seitens der Königlichen Regierung in Bromberg im April 1878 unter der Bedingung ertheilt worden, „dass die Vorrichtungen zum Niederlegen und Aufrichten der Schiffsmasten unter- und oberhalb der neuen Eisenbahnbrücke derart hergestellt sind, dass das Legen und Aufrichten der Masten ohne Aufenthalt geschehen kann.“ Diese Bedingungen wurden seitens der Staatseisenbahnverwaltung durch Herstellung je eines Mastenkrahns oberhalb und unterhalb der Eisenbahnbrücke erfüllt.

Im Mai 1893 wurde der oberhalb der Brücke stehende Krahn defekt, so dass derselbe zum Niederlegen bezw. Aufrichten der Masten nicht benutzt werden konnte. Infolge dessen mussten zwei Schiffer vom 25. bis 27. Mai 1893 (an welch letzterem Tage der Krahn wieder betriebsfähig hergestellt war) an der Brücke liegen bleiben. Sie verlangten für den durch das Liegenbleiben entstandenen Schaden Entschädigung von der Eisenbahnverwaltung und erhoben, da jede Entschädigung abgelehnt wurde, gegen den Preussischen Fiskus, vertreten durch das Eisenbahnbetriebsamt Schneidemühl, Klage. Durch rechtskräftiges Urtheil des Amtsgerichts Schneidemühl vom 16. April 1894 sind die Kläger abgewiesen worden.

Kläger hatten die Klage auf die §§ 11, 26 I 6, und § 138 II 15 A. L.-Rs. gestützt und folgendes zur Begründung der Klage angeführt.

Die Pflicht zur Unterhaltung der Krahne sei der Eisenbahnverwaltung vom Staat im Interesse der freien Schifffahrt auf der Netze im polizeilichen Interesse auferlegt worden. Beklagter hätte, wenn er nicht bestimmt voraussehen konnte, dass die Reparatur in einer für die Schifffahrt nicht hinderlichen Zeit ausgeführt werden könnte, sofort einen provisorischen Krahn anbringen lassen müssen. Jedenfalls hätte ein provisorischer Krahn errichtet werden müssen, da die Reparatur zwölf Tage in Anspruch genommen habe. Indem er dies unterlassen, habe er grob fahrlässig gehandelt. Später gaben Kläger an, dass sie vom Staat nichts begehrten, am allerwenigsten Erfüllung der Pflicht, für die Sicherheit und Bequemlichkeit der Schifffahrt zu sorgen. Sie verlangten von der Staatseisenbahn als Eigenthümerin und Betriebsunternehmerin Schadenersatz. Auch einzelne Beamte wollten Kläger nicht in Anspruch nehmen.

Beklagter wandte folgendes ein: Maassgebend für die rechtliche Beurtheilung der Frage seien lediglich die §§ 79, 11, 12, II 15 A. L.-Rs. Wenn hiernach der Staat auch verpflichtet sei, für die zur Sicherheit und Bequemlichkeit der Schifffahrt nöthigen Anstalten zu sorgen, so sei doch hieraus ein privatrechtlicher Anspruch auf Erfüllung dieser Pflicht nicht herzuleiten. (Entscheidungen des Obertribunals in Striethorst's Archiv Bd. 10 S. 85, Bd. 42 S. 288.) Selbst wenn aber ein privatrechtlicher Anspruch gegen den Fiskus als solchen bestände, so würde eine etwa erhobene Klage gegen den Fiskus selbst erfolglos sein, da § 12 II 15 A. L.-Rs. nur eine Haftung der Beamten des Fiskus, welche bei der vom Staate ihnen aufgetragenen Sorge sich eines groben oder mässigen Versehens schuldig gemacht haben, zulasse. (Entscheidung des Obertribunals Bd. 2 S. 119.) Weiterhin würde aber auch eine auf § 11, 79 II 15 a. a. O. gegründete Klage nicht gegen den Eisenbahnfiskus, sondern gegen die Königliche Regierung in Bromberg, welche in Schifffahrtsangelegenheiten den Preussischen Fiskus ressortmässig vertrete, zu richten gewesen sein. Hiernach könne § 11 I 6 A. L.-Rs. keine Anwendung finden und ebensowenig § 26 a. a. O., da nicht ersichtlich, welches auf Schadensverhütungen abzielendes Polizeigesetz vom Beklagten verletzt worden sei. Die Berufung endlich auf § 138 II 15 A. L.-Rs. sei schon deshalb ausgeschlossen, weil die Staatseisenbahnverwaltung nicht Privatinhaber einer Brückengerechtigkeit sein könne.

Die Klage ist im wesentlichen auf Grund der vom Beklagten gemachten Ausführungen abgewiesen worden. „Da der Eisenbahnfiskus — so wird in den Gründen ausgeführt — ebenso wie der Wasserbaufiskus nur verschiedene Stationen des Fiskus im allgemeinen sind, so kann jener, da es sich um einen öffentlich rechtlichen Anspruch handelt, von den Klägern zum Schadensersatze nicht herangezogen werden. Es ist sonach in vorliegendem Falle der Rechtsweg nicht zulässig“

Holzbecher.

Verschiedenes.

Eiserner Eisenbahntunnel in Glasgow.

Der „Scientific American“ berichtet über die jüngst erfolgte Vollendung eines der grössten eisernen Eisenbahntunnel in Grossbritannien. Es ist dies der Mound North Tunnel in Glasgow auf der Strecke der North British Eisenbahn.

Der Mound ist ein grosser künstlicher Erddamm, der das Bett des alten Nor'lochflusses durchquert und die Nationalgalerie, sowie eine der Hauptstrassen zwischen der alten und neuen Stadt trägt. Der Tunnel war deshalb mit grosser Vorsicht auszuführen.

Bei Beginn der Durchtunnelung hat eine geringe Bewegung der Nationalgalerie stattgefunden; hier und da traten Risse im Gebäude auf; ernste Folgen hat dies jedoch nicht gehabt. Der neue Tunnel ist eine gewaltige eiserne Röhre von etwa 5,8 m Durchmesser, aus Stücken von $1^1/_3$ m Länge und $^1/_2$ m Breite mit Flanschen von 180 mm Länge und 45 mm Dicke zusammengesetzt.

Beim Bau des Tunnels ist das Schildsystem angewendet worden. Der Tagesfortschritt betrug etwa 540 mm. Die Geräthe werden jetzt zum Bohren eines ähnlichen eingeleisigen Tunnels in Glasgow verwendet, der von der Waverley Station ausgeht.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt nebst anschliessenden Privateisenbahnen, Staatsbahnverkehre Berlin-, Breslau-, Bromberg- und Frankfurt a/M.-Erfurt, sowie Sächsisch-Thüringischer Verband, Heft 2. Vom 1. Juli 1894 ab werden die der Frachtberechnung mit zu Grunde zu legenden besonderen Entfernungszuschläge für die Stationen Grosswalbur, Meeder, Rodach, Schweighof und Wiesenfeld der Werra-Eisenbahn, sowie die Entfernungs- und Frachtzuschläge dieser Stationen in dem allgemeinen Ausnahmetarife für Holz des Spezialtarifs II ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 7. Juni 1894. (1425MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Russischer Getreide-Ausnahmetarif Ia, Theil I vom 1/13. August 1893. Für die Zeit vom 21. Mai/2. Juni bis 15/27. November l. J. werden im Deutsch-Russischen Getreideverkehr folgende ermässigte Frachtsätze für Getreide aller Art (Kategorie I—IV) für 10000 kg (610 Pud) nach Königsberg i. Pr. über Bachmatsch-Minsk-Wileika-Wirballen eingeführt:

von KiewFluss, der Kiew-Woronescher Bahn, 112,33 R. und
von Krementschug, der Charkow-Nikolajewer Bahn, 124,33 R.
und je 8,29 R. Nebengebühren.

Die Sendungen müssen auf den Russischen Stationen auf dem Wasserwege eingetroffen sein und in Königsberg nach ihrer Ankunft vom Eisenbahnwagen entladen und durch Landfuhrwerk oder zu Wasser abgefahren oder auf Lager genommen werden; sie dürfen also nicht unmittelbar mit der Eisenbahn weiter gesandt werden.

Bromberg, den 8. Juni 1894. (1426)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-Süddeutscher Verband. Mit Wirksamkeit vom 1. August l. J. gelangt der im früheren Verbandsgütertarife für den Verkehr zwischen:

1. Schlesischen und Bayerischen Stationen,
2. Schlesischen Stationen und Ulm

in Geltung gewesene „Ausnahmetarif für Mehl bei Aufgabe von mindestens 10000 kg in einem Wagen mit einem Frachtbriefe oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für einen Wagen" wieder zur Einführung.

Die Frachtsätze sind bis zur Ausgabe eines Nachtrags bei den Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

München, den 11. Juni 1894. (1427)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. Bayer. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 20. d. Mts. treten direkte Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III im Verkehre zwischen Annathal-Rothau einerseits und Aue, Lauter, Penig, Schwarzenberg und Zwönitz andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 13. Juni 1894. (1428)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Güterverkehr. Am 15. Juni d. J. treten für die Beförderung von Holz des Ausnahmetarifs 6a zwischen Hohenbruck einerseits, Pirna und Waldheim andererseits direkte Frachtsätze in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 13. Juni 1894. (1429)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Kleie zwischen Böhmisch-Leipa einerseits und Chemnitz, Crimmitschau, Döbeln, Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), Freiberg, Meissen, Miltitz, Nossen, Pirna, Prausitz, Riesa, Schandau und Sebnitz andererseits direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5b in Kraft, die bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 15. Juni 1894. (1430)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Auf Seite 152 des Tarifheftes 3 sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a u. b (Holz) für den Verkehr zwischen den nachgenannten Stationen richtig zu stellen wie folgt:

Nach und von	Annathal-Rothau		Bleistadt		Falkenau a. d. Eger		Hartenberg	
	a	b	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig							
Dittersdorf bei Chemnitz . . A	52	39	54	41	60	47	56	44
Döbeln . . . . A	68	51	70	53	76	59	72	56

Die Sätze für Dittersdorf b/Chemnitz treten am 20. Juni, die für Döbeln dagegen am 1. August in Kraft.

Dresden, am 16. Juni 1894. (1431)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Verband. Mit Wirkung vom 1. Juli l. J. wird die Station Weinheim (M. N. B.) in den Ausnahmetarif Nr. 4 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II für den Verkehr nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 11. Juni 1894. (1432)
Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet, sowie für Ruhrkoks. Am 20. Juni d. J. erscheint der Nachtrag II, welcher Eisenerz-Frachtsätze von der Station Breitscheid enthält und bei den betheiligten Dienststellen zu haben ist.

Köln, den 12. Juni 1894. (1433)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Die **Ausnahme-Frachtsätze für Thonröhren** aller Art in Mengen von 5000 und 10000 kg von Münsterberg nach Kattowitz transito zur Weiterbeförderung nach Moskau (0,41 bezw. 0,34 *M.* für 100 kg), gültig vom 15. Februar d. J., treten mit dem 1. August d. J. ausser Kraft und finden von diesem Tage ab bei der Umexpedition derartiger Sendungen in Kattowitz die normalen Frachtsätze des Gütertarifs für den diesseitigen Binnenverkehr Anwendung.

Breslau, den 11. Juni 1894. (1434)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf sämmtlichen Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn befinden sich keine festen Stirnrampen. Es können daher schwerere Fahrzeuge (Möbelwagen usw.), welche nur an der Stirnseite des Wagens aus- und eingeladen werden können oder welche sich zur Beförderung auf den Wagen der schmalspurigen Nebenbahn nicht eignen, nicht angenommen werden.

Karlsruhe, den 11. Juni 1894. (1435)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion.

Norddeutsch-Sächsischer Verband. Am 20. Juni d. J. treten für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen im Verkehre zwischen den Stationen Bützow, Güstrow und Rostock der Grossherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn einerseits und den Stationen Hof, Leipzig I (Bayerischer Bahnhof), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof), Leipzig II (Dresdener Bahnhof) der Königlich Sächsischen Staatsbahnen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber ihre Höhe ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 11. Juni 1894. (1436)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Verkehr Altona-Erfurt. Am 15. Juni 1894 gelangt Nachtrag III zum Gütertarif zur Ausgabe.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen, Trajektanstalten, öffentlichen Anschlussgeleisen, nach und von Haltestellen und dergleichen, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen.

Die in den Nachtrag aufgenommene besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge zum Preise von 0,15 *M.* für das Stück zu haben sind.

Erfurt, den 8. Juni 1894. (1437MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr. Am 3. Juli a. St./15. Juli n. St. d. J. tritt zu dem Tarif für den Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr — Theil II, Heft 1 — der dritte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen schon früher veröffentlichten Tarifänderungen direkte Frachtsätze für die Stationen Gr.-Almerode, Deutsch-Lissa und Rath, ermässigte Frachtsätze für einige Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau, einen Ausnahmetarif für rohe Kalisalze von Stationen des Eisenbahn-**

Direktionsbezirks Magdeburg, Erweiterung des Ausnahmetarifs 4 B (Erze), Aenderungen des Ausnahmetarifs 15 (Steine) — letztere, soweit Tariferhöhungen eintreten, gültig vom 19./31. August a. St./n. St. d. J. — sowie einen neuen Nebengebührentarif der Warschauer Bahnen.

Druckabzüge des dritten Tarifnachtrages sind bei den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 6. Juni 1894. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Hannover-Magdeburg. Der im vorbezeichneten Verkehr bestehende Ausnahmetarif für Giesserei-Roheisen wird vom 15. d. Mts. ab auf den Verkehr nach Eutritzsch ausgedehnt.

Näheres bei den betreffenden Güter-Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 11. Juni 1894. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Nordwestböhmischer Eisenbahnverband. Einführung neuer Tarife. Am 1. Juli 1894 treten im Norwestböhmischen Eisenbahnverbande neue Tarife für den allgemeinen Klassengutverkehr in Kraft, und zwar:

1. Tarif, Theil II, Heft 1, für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (Iglau, Jungbunzlau, Sigmundsherberg, Strecke Vsetat Privor bis Tetschen, ferner Liebstadtl bis Seidenberg und bis Tannwald) und der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft (Strecke Bubenc bis Bodenbach) untereinander, sowie zwischen diesen Stationen einerseits und den Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und K. K. Oesterr. Staatsbahnen andererseits.
2. Tarif, Theil II, Heft 2, für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. priv. Böhmischen Westbahn, a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn und K. K. Oesterr. Staatsbahnen untereinander.

Der Tarif, Theil II, Heft 1, ist zum Preise von 4 K. 80 h., der Tarif, Theil II, Heft 2, zum Preise von 1 K. 60 h. pro Exemplar sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen Verbandsverwaltungen erhältlich.

Prag, am 11. Juni 1894. (1440)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr mit Ungarn. Für Sendungen des Ausn.-Tarifes Nr. 1 (Getreide etc.) auf Seite 33—43 des Elbeumschlags-Tarifes für Ungarn vom 1. September 1893 wird eine Refaktie von 15 ₰ für 100 kg im Rückvergütungswege gewährt, wenn dieselben nach Hamburg oder Harburg bestimmt sind und von Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn oder von folgenden Stationen der Ungar. Staatsbahnen herstammen:

Apcz-Szántó, Bánocz, Bánréve, Beregszász, Beszterczebánya, Csap, Csány, Feled, Fülek, Garam-Berzencze, Halmi, Hidas-Németi, Homonna, Kis-Varda, Legenye-Mihaly, Liszka-Tolcsva, Losoncz, Munkács, N. Mihály, N. Szöllös, Pasztó-Perbenyik, Putnok, Rimaszombat, Rozsnyó, Sajo-Szt. Péter, Salgo-Tarjan, Satoralja-Ujhely, Selyp, Som, Szatmar, Szegimalom, Szomotor, Tisza-Ujlak, Tornalja, Töke-Terebes-Gálszécs, Tuzsér, Ungvár, Vadna, Zólyom.

Die näheren Details und weiteren Bedingungen, unter welchen obige Refaktie Anwendung findet, sind im „Verordnungsblatte des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt“ zu entnehmen.

Wien, im Juni 1894. (1441)
Oesterr. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach. Einführung eines neuen Tarifes. Mit 1. Juli 1894 tritt ein neuer Tarif für den Kohlenverkehr von Stationen der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen, K. K. priv. Böhm. Westbahn, priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn nach Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn, K. K. priv. Böhm. Kommerzialbahnen, K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn, K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn, Lokalbahn Böhm.-Leipa-Niemes und der Station Altwarnsdorf der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen in Kraft, welcher gegenüber dem zur Aufhebung gelangenden gleichnamigen Tarife nebst Nachträgen I—III vom 1. September 1892 theilweise ermässigte Frachtsätze für einige Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn enthält.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Teplitz, am 14. Juni 1894. (1442)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Am 1. Juli d. J. kommen zum Tarif für die Rheinischen Personenverkehre der VII. Nachtrag zum ersten Theil und der VI. Nachtrag zum zweiten Theil zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen wir und die am Verkehr betheiligten Stationen.

Mainz, den 12. Juni 1894. (1443)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Im Namen der betheiligten Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen bringen wir zur Kenntniss, dass am 1. Juli cr. der V. Nachtrag zum Englisch-Niederländisch-Oberrheinischen Personen- und Gepäcktarif über Köln erscheinen wird. Auskunft ertheilen wir und die in den Verkehr einbezogenen Stationen.

Mainz, den 12. Juni 1894. (1444)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

(Amtliche Bekanntm. Schluss S. II.)

Amtliche Bekanntmachungen.
(Schluss.)

K. K. Oesterreichische Staatsbahnen. K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Aufhebung eines Tarifes. Mit 1. August 1894 wird der ab 15. Juli 1888 in Wirksamkeit getretene Tarif für den direkten Verkehr zwischen den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen (vormaligen Kaiser Franz Josefbahn, Rakonitz - Protiviner Staatsbahn und Eisenbahn Pilsen - Priesen [Komotau]); Lokalbahn St. Pölten - Tulln, sowie der Linie Wessely-Iglau einerseits und den Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn andererseits, nebst den hierzu erschienenen Nachträgen I bis III ausser Kraft gesetzt.

Wien, 7. Juni 1894. (1445)
Die Direktion
der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

3. Verdingungen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Spiralfedern für Buffer und Zugapparate aus Tiegelgussstahl ist zu vergeben. Bedingungen nebst Zeichnung können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unser Sekretariat bezogen werden, Angebote, in welchem die Lieferfrist anzugeben ist, sind bis zum 23. d. Mts. hier einzureichen.

Giessen, den 11. Juni 1894. (1446)
Grossherzogliche Direktion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Zwei Tenderlokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und 42 000 kg Dienstgewicht für Normalspur, in vollständigem betriebsfähigen Zustand, sind zu verkaufen.

Genauere Beschreibung, Zeichnung und Verkaufsbedingungen sind von der unterzeichneten Direktion kostenlos zu beziehen. (1447)

Direktion der Orientalischen Eisenbahnen, Konstantinopel.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in 24 Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg zur Besichtigung vom 11. Juni bis 9. Juli d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, 4. Abtheilung, Westerstraat Nr. 9 in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 9. Juli d. J. portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, 1. Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 30. Juli d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, den 12. Juni 1894. (1448)
Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

— 439 —

Nr. 47. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8. SW.),
Manuscripte
an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 20. Juni 1894.

Inhalt:

Das Grossherzoglich Hessische Gesetz über die Nebenbahnen, und die Erbauung von Sekundärbahnen in Hessen.

(Fortsetzung aus Nr. 46.)

Zur Wahrung der allgemeinen Interessen bei Konzessionstheilungen bleibt der Regierung vorbehalten:

1. die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Stationen und Haltestellen, die Feststellung der Projekte aller für den Betrieb bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie der Projekte für die Betriebsmittel und ihrer Anzahl vor und nach Inbetriebnahme der Bahn;
2. die Genehmigung und Abänderung des Fahrplans;
3. die Genehmigung des Tarifs, der Beförderungspreise sowie die Abänderung derselben;
4. die Kontrole und Aufsicht über Ausführung und Betrieb der Bahn, wozu auch Anordnungen wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter und die Fürsorge in Krankheits- und Unglücksfällen gehören (Art. 10).

Die gesetzliche Grundlage zur Mitbenutzung öffentlicher Wege und Strassen für Lokalbahnen enthält Art. 11. Die Eigenthumsverhältnisse der Strassen bleiben unberührt; die Mitbenutzung für Nebenbahnen soll aber gestattet sein, insoweit es ohne Gefährdung und erhebliche Beeinträchtigung des sonstigen Strassenverkehrs thunlich erscheint. In nicht wenigen Fällen wird die Anlage einer Lokalbahn zu mässigen Kosten und mit Aussicht auf Rentabilität nur bei Mitbenutzung öffentlicher Strassen und Ortsdurchfahrten ermöglicht. Dem Strasseneigenthümer und der Strassenverwaltung sollen indess Kosten über die gewöhnlichen Ausgaben der ordnungsmässigen Strassenunterhaltung hinaus durch die Mehrbenutzung der Strassen seitens einer Bahnverwaltung nicht entstehen. Die Beseitigung der Anpflanzungen zur Erhaltung des Profils der Bahn übernimmt die Eisenbahnverwaltung, das abgeschnittene Holz verbleibt dem Eigenthümer. Der Unternehmer trägt die Kosten der Unterhaltung eines zur Bahnanlage benutzten Strassentheils, sowie die durch die Benutzung einer Strasse als Bahnkörper veranlassten Mehrkosten der Strassenunterhaltung, weiter die Kosten aller zur Sicherung des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Anordnungen. Er kann keinen Ersatz für ohne böse Absicht am Oberbau der Eisenbahn, durch ordnungsmässige Benutzung der Strasse entstandene Schäden verlangen.

Wird die Verbreiterung einer Strasse zur Aufnahme einer Eisenbahn nothwendig, so tritt die allgemeine Verpflichtung der Gemeinden und Interessenten zur kostenfreien Stellung des Geländes ein, sobald der Staat eine Beihilfe gewährt. Müssen Strassen infolge der Aufnahme einer Eisenbahn verbreitert werden, so geht auch der zur Verbreiterung hergestellte Strassenkörperstreifen in das Eigenthum des Strassenbesitzers über. Die Herstellungskosten für die Verbreiterung oder für

sonstige Veränderungen am Strassenkörper, als z. B. für Erdarbeiten zur Herstellung der zu verbreiternden Strasse oder zur Verlegung von Gräben und Abfahrten, für die Verlängerung von Dohlen und Brücken oder von Entwässerungskanälen, für die weiter erforderlichen Chaussirungen, für das Einsäen der Strassenböschungen usw. hat in allen Fällen der Eisenbahnunternehmer zu tragen. Das Recht der Veränderung an einer Strasse bleibt dem Eigenthümer gewahrt (Art. 12). Nach Art. 13, 14 bestimmt die staatliche Behörde alle zur Sicherung anderweitiger gemeinnütziger Anlagen (Bergwerke, Steinbrüche, Kanäle, Eisenbahnlinien) nöthigen Maassnahmen. Die Fahrgeschwindigkeit ist nicht gesetzlich normirt, wird vielmehr, je nach den lokalen Verhältnissen, in Rücksicht auf die Beschaffenheit der Bahn, auf den Strassenverkehr, die Betriebssicherheit usw., von Fall zu Fall nach Maassgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung normirt. Wenn der Staat nicht selbst baut und die Bahn betreibt, wird dem Unternehmer oder der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, mit der Eröffnung der Bahn einen Erneuerungs- und einen Reservefonds zu bilden (Art. 17). Die Stellung einer Kaution sichert die Erfüllung der von einer Eisenbahnunternehmung übernommenen Verpflichtungen (Art. 18).

Kommt ein Eisenbahnunternehmer mit der Erfüllung der ihm hinsichtlich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen in Verzug, so treten die bedungenen Konventionalstrafen ein. Auch kann die Konzession zurückgenommen und der Verkauf der Bahnanlagen von der Regierung angeordnet werden (Art. 18). Wird der Betrieb ganz oder theilweise unterbrochen, oder kommt das Geleise oder das Betriebsmaterial in einen die öffentliche Sicherheit bedrohlichen Zustand, so hat die Regierung auf Kosten des Unternehmers die zur Fortführung des Betriebes erforderlichen Maassregeln zu ergreifen. Weist der Unternehmer nicht binnen 3 Monaten seine Fähigkeit zur Aufnahme und Fortführung des Betriebes nach, so kann die Konzession für erloschen erklärt, der Verkauf der Bahn sammt Nebenanlagen von der Regierung angeordnet und die Betriebsbefugniss auf einen neuen Unternehmer übertragen werden (Art. 19). Art. 20 gibt die gesetzliche Grundlage für den Fall, wenn der Betrieb von Nebenbahnen im allgemeinen Interesse der Verwaltung einer anschliessenden Hauptbahn überlassen werden muss. Hier wird dem Unternehmer der Lokal- oder Strassenbahn Sicherheit darüber geboten, dass er gegen seinen Willen nicht genöthigt werden kann, ohne eine entsprechende Vergütung für die im Unternehmen angelegten Kapitalien und das seither getragene Risiko, den Betrieb an eine anschliessende grössere Bahn abzutreten. Mangels freiwilliger Einigung soll die zu zahlende Rente der im Durchschnitt der letzten 5 Jahre erzielten Reineinnahme gleichkommen, mindestens aber jährlich 4,5 % des Anlagekapitals auch dann betragen, wenn sich die durchschnittliche Rente jenes Zeitraums nicht auf jenen Betrag belief. Der Schlussartikel 21 sieht den Fall vor, dass bei weiterer Ausbildung des Eisenbahnnetzes eine ursprünglich als Lokalbahn angelegte Bahn in das Netz der Hauptbahnen einzufügen ist. Hier ist der Unternehmer gehalten, die weiter erforderlichen baulichen und Betriebseinrichtungen nach den Vorschriften über Hauptbahnen zu treffen, oder einem anderen Unternehmer die Lokalbahn in Eigenthum gegen Erstattung des Anlagekapitals, oder blos den Betrieb gegen Gewährung der im Art. 20 bezeichneten Rente zu überlassen.

Zur Ausführung des Nebenbahngesetzes erging eine Verordnung, den Bau und Betrieb von Nebenbahnen betreffend, vom 13. Juni 1885, mit genauen Vorschriften über das Verfahren bei Ertheilung von Konzessionen, Grunderwerb, Verpflichtungen der Unternehmer usw. Die Genehmigung (K… zession) für eine Kleinbahn gewährt zwar ein Recht zum B… und Betrieb, dasselbe ist jedoch lediglich gewerbepolizeilich… Natur. Dieser Charakter wird auch dadurch nicht aus… schlossen, dass das Gesetz die Kleinbahnen mit gewiss… Rechten, z. B. anderen Bahnen gegenüber ausgestattet hat.

Aus jener Natur der Genehmigung folgt, dass sie ni… ein Recht zur Bahnverbindung verschiedener Orte, sond… lediglich auf die Ausführung und den Betrieb einer, auf ein… bestimmten Bauplan basirten, Bahnlinie gerichtet ist. … Unternehmer darf nur den genehmigten Plan ausführen, j… Aenderung bedarf einer neuen Genehmigung. Hierauf deu… zweifellos § 1 der Ausführungsverordnung vom 13. Juni 1… wonach die Vermessungs- und Vorarbeiten von der Geneh… gung des Ministeriums abhängig sind und die Gesuche … Verleihung der Konzession zum Bau und Betrieb durch … stimmt bezeichnete Pläne, Profile, Detailzeichnungen, V… anschläge, Nachweisung der Mittel usw. belegt sein müss… Der Ertheilung der Genehmigung geht eine eingehende P… fung des Projektes voraus, die Konzession erfolgt für e… Bahn nach Maassgabe des festgesetzten Bauplanes. Sie bil… die rechtliche Grundlage für das Unternehmen, und in … Hauptsache die Quelle und zugleich die Begrenzung der Rec… und Pflichten des Unternehmers. Die bei der Prüfung ei… Konzessionsgesuches maassgebenden Gesichtspunkte hat … Gesetz selbst — im Gegensatz zum Preussischen Gesetze ü… Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892… nicht im allgemeinen vorgezeichnet, den Schwerpunkt vielm… in die Ausführungsverordnung gelegt. Das Gesetz selbst wa… die polizeilichen Interessen nur durch die Bestimmung … Art. 2, wonach für den Bau und Betrieb die im Reiche g… tenden Vorschriften für Deutsche Bahnen von untergeordne… Bedeutung mit ihren allgemeinen Bestimmungen in Betra… kommen.

Was die Ausführungsbestimmungen der Verordnung v… 13. Juni 1885 betrifft, so ist in erster Reihe hervorzuheb… dass die Konzessionsverhandlungen durch das Ministerium … Finanzen, die oberste technische Behörde, geleitet werden. … Grund der vom Unternehmer vorzulegenden technischen … finanziellen Grundlagen geht der Genehmigung eine Prüfu… des Projektes voraus. Nach ertheilter Konzession finden … Verhandlungen mit den Gemeinden und sonstigen Interessen… auf Grund des Spezialplanes statt. Vor der Verkehrsüberg… erfolgt die Prüfung der Bahnanlage und der Betriebsmit… (§ 18). Auf Grund der Abnahmeprüfung wird dann die … nehmigung zur Betriebseröffnung ertheilt (§ 19). Die V… ordnung enthält zum Schlusse Vorschriften über Verpfli… tungen der Unternehmer und zweckmässiger Einschränkun… deren Entschädigungsansprüche. Aus Beschädigungen … Abnutzungen durch den gewöhnlichen Strassenverkehr, d… Zustande der Strassen und Kunstbauten, aus den hieraus e… stehenden Einwirkungen auf Unterhaltung und Betrieb … Eisenbahn, aus Störungen oder Unterbrechungen des Ba… betriebes von Ortsdurchfahrten infolge polizeilich angeordne… Maassregeln usw. können keine Ansprüche auf Schadl… haltung abgeleitet werden. Die Anstellung des leitenden … triebsbeamten bedarf der staatlichen Bestätigung, der Unt… nehmer der Nebenbahn ist verpflichtet, Geleiseverbindung… mit gewerblichen Anlagen, Steinbrüchen, Holzlagerplätz… Waldungen usw. zu gestatten, falls die Betriebsverhältni… dies zulassen. Diese Anschlussgeleise sind auf Kosten … Besitzer der gewerblichen Anlagen usw. so herzustellen u… zu unterhalten, dass für die Nebenbahn keine Betrie… schwierigkeiten entstehen.

(Schluss folgt.)

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind die im Betriebe der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden, am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebenen Strecken Grosslupp-Rudolfswert (53,255 km) und Rudolfswert-Straschа (8,294 km) als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Ferner sind die im Betriebe der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Popradthaler Lokalbahnen (Poprad-Felka-Kesmark-Nagy Eör Abzweigung-Szepes-Bela und Nagy Eör Abzweigung-Podolin, 31,2 km) vom 1. Juli d. J. ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1772 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 1789 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung der Bestimmungen in § 1 des Verschleppungsübereinkommens (abgesandt am 16. d. Mts.).

Nr. 1830 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen: Bezirkseisenbahnräthe.

In der am 12. d. Mts. abgehaltenen Sitzung des Bezirkseisenbahnraths der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin gelangte zunächst der von dem Kaufmann Ad. Grunwald in Breslau eingebrachte Antrag: „Der Bezirkseisenbahnrath wolle sich dafür aussprechen, dass die Normalstreckensätze nach dem Prinzipe der fallenden Skala mit zunehmender Entfernung gebildet werden“ zur Verhandlung. Der Ausschuss hat jedoch statt dessen einen von dem Rittergutsbesitzer von Bismarck herrührenden Antrag zur Annahme empfohlen, wonach der Bezirkseisenbahnrath ersucht wird, zu erklären, „er halte das in dem Antrage des Herrn Grunwald enthaltene Prinzip der Normirung der Frachtsätze nach fallender Skala zwar für richtig, indem dasselbe sowohl nach dem Grundsatze der richtigen Bemessung von Leistung und Gegenleistung der Billigkeit entspreche, als auch nach den gemachten Erfahrungen die Einnahmen der Staatseisenbahnen zu heben geeignet sei; er erachte es jedoch nach den Vorgängen der letzten Zeit für aussichtslos, diesen Antrag jetzt zu befürworten, und behalte sich vor, auf denselben später zurückzukommen.“ Dieser Antrag des Herrn von Bismarck wurde angenommen.

Durch die Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion erfolgten dann Mittheilungen über Aenderungen im Laufe der Personenzüge, welche für den Winterfahrplan 1894/95 in Aussicht genommen sind. Nach denselben werden auf der Strecke Berlin-Lauban die Züge 11.45 Nachts ab Berlin und 12.18 Nachts ab Lauban wieder aufgehoben.

Der Vertreter der Breslauer Handelskammer hatte beantragt: „die Königliche Eisenbahndirektion zu ersuchen, den 2.45 Nachmittags von Breslau nach Berlin abgehenden Zug so früh, etwa um 2 Uhr, abzulassen und ihm eine solche Geschwindigkeit zu geben, dass er in Sagan Anschluss an den von dort um 4.10 Nachmittags nach Leipzig bezw. Corbetha abgehenden Zug hätte.“ In der Ausschusssitzung hat die Königliche Eisenbahndirektion anerkannt, dass eine solche Aenderung Vortheile bieten würde, gleichzeitig aber erklärt, dass die Aenderung z. Zt. nicht möglich sei, und zwar besonders wegen der jetzt in Liegnitz vorhandenen Anschlüsse aus Camenz und Halbstadt über Königszelt. Daraufhin hat der Ausschuss beschlossen, dem Bezirkseisenbahnrathe die Ablehnung des Antrags zu empfehlen. Der Eisenbahnrath beschloss demgemäss.

Ein Antrag des Vertreters der Handelskammer Cottbus will die Zahl der Rungenwagen mit festem Lattengestell im Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin für die Versendung von Hohlglaswaaren vermehrt und die Frachtsätze für Hohlglas bei Verladung nach Deutschen Seehäfen ermässigt wissen. Die Königliche Eisenbahndirektion hatte hierauf mitgetheilt, dass 50 Rungenwagen neu ausgerüstet worden seien und dass 50 weitere folgen würden, dass aber den Interessenten die eigene Ausrüstung der grösseren offenen Wagen nicht vollständig erspart bleiben könne. Bezüglich der Frachtsätze theilte dieselbe mit, dass die Preussischen Staatsbahnen niedrigere Einheitssätze haben, als die Oesterreichischen. Der Ausschuss empfahl daraufhin, den Antrag in seinem ersten Theil als durch die Erklärung der Direktion erledigt zu erachten und dies auch für den zweiten Theil gelten zu lassen, sofern nicht etwa eine von dem Antragsteller in Bezug auf die ausländischen Frachtsätze in Aussicht gestellte Mittheilung Veranlassung zu weiterer Erörterung geben sollte. Eine Mittheilung dieser Art erfolgte nicht, und der Bezirkseisenbahnrath beschloss daher in diesem Sinne.

Eine Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion, betreffend die Regelung der inländischen Braunkohlenfrachten im Gebiete der vormaligen Berlin-Görlitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn, hat der Ausschuss in seiner Sitzung am 18. Mai d. J. zu vertagen beschlossen und gleichzeitig die Königliche Eisenbahndirektion um eine Ergänzung der Vorlage ersucht. Zur weiteren Erörterung der Angelegenheit war der Ausschuss nun noch einmal zusammengetreten. Auf Grund der hierbei von der Königlichen Eisenbahndirektion ertheilten Auskunft wurde das Einverständniss des Eisenbahnraths damit ausgedrückt, dass im Verkehr nach Cottbus, Peitz, Frankfurt a/O. und Königs-Wusterhausen Frachtsätze von 2,2 ₰ für 1 tkm und für je 100 kg 7 ₰ Abfertigungsgebühr berechnet werden, wogegen die übrigen in Betracht kommenden Ausnahmefrachtsätze wegfallen.

Auf der bevorstehenden Versammlung des Bezirkseisenbahnraths der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg werden 2 Fragen von allgemeiner Bedeutung zur Berathung gelangen. Zunächst soll sich der Bezirkseisenbahnrath über einen Antrag auf Wiedereinführung einer Tarifermässigung für die Beförderung von Bodenerzeugnissen aus dem Osten nach den Verbrauchsgebieten an Stelle des demnächst zur Aufhebung gelangenden Staffeltarifs vom 1. September 1891 schlüssig machen. Ferner steht ein Antrag auf Einführung einer Tarifermässigung für inländisches Getreide auf denjenigen Strecken der Preussischen Staatsbahnen, auf denen das Russische Getreide zu ermässigten Frachtsätzen nach Danzig, Königsberg und Memel befördert wird, zur Berathung.

Der Bezirkseisenbahnrath der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover wird am 25. d. Mts. zu einer Sitzung zusammentreten. Die Tagesordnung derselben enthält folgende Gegenstände von allgemeinem Interesse: 1. Aufnahme der Artikel Speck, sonstige Fleischwaaren, Rohmargarine und Schmalz in die Klasse II des Ausnahmetarifs für den Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshäfenstationen vom 1. Januar 1892. 2. Empfiehlt es sich die den Eisen- und Stahlwaaren der Sondertarife I und II im Verkehre nach den Seehäfen für den Inlandsgebrauch zugestandenen Frachtermässigungen, durch welche angeblich eine Verschiebung der durch die geographische Lage der einzelnen Werke bedingten natürlichen Wettbewerbsverhältnisse herbeigeführt wird, nicht weiter zu gewähren, sondern die regelmässige Fracht der Spezialtarife I und II zu erheben? 3. Empfiehlt es sich Amerikanische Eichenspalthölzer in den allgemeinen Ausnahmetarif für Holz aufzunehmen?

Unfälle im Monat April d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen (ausschliesslich Bayerns) im Monat April d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 8 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 11 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse in Stationen und 192 sonstige meist geringere Unfälle.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 198 Personen zu Schaden gekommen, sowie 20 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 68 unerheblich beschädigt.

Von den beförderten Reisenden wurden 5 getödtet und 11 verletzt, und zwar entfallen: zwei Tödtungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, je eine Tödtung auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Bromberg und in Berlin, drei Verletzungen auf die Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, eine Verletzung auf die Hessische Ludwigsbahn, zwei Verletzungen auf den Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrh.) in Köln, je eine Verletzung auf die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen und auf die Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M., in Erfurt, in Köln (linksrh.) und in Berlin.

Von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst wurden beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 136 verletzt, von Steuer- usw. Beamten 1 getödtet und 2 verletzt, von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 15 verletzt. Ausserdem wurden bei Nebenbeschäftigungen 39 Beamte und Bahnarbeiter verletzt.

Von den sämmtlichen Unfällen beim Eisenbahnbetriebe entfallen auf: A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 35 160,64 km Betriebslänge und 936 314 398 geförderten Achskilometern) 209 Fälle; davon

sind verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen, auf der Main-Neckar-Eisenbahn, auf den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und auf den Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen die meisten Unfälle vorgekommen. B. Privatbahnen (bei zusammen 2 299,05 km Betriebslänge und 28 265 589 geförderten Achskilometern) 9 Fälle; davon sind verhältnissmässig auf der Breslau-Warschauer Eisenbahn, auf der Braunschweigischen Landeseisenbahn und auf der Werrabahn die meisten Unfälle vorgekommen.

Verspätungen im Monat April d. J.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die im Monat April d. J. auf Deutschen Bahnen (ausschl. der Bayerischen) bei den Zügen mit Personenbeförderung vorgekommenen Verspätungen haben auf 34 grösseren Bahnen und Bahnnetzen mit einer Gesammtbetriebslänge von 37 594,70 km von den fahrplanmässigen Zügen überhaupt sich verspätet: 260 Schnellzüge, 360 Personenzüge und 112 zur Personen- sowie zur Güterbeförderung gleichzeitig dienende Züge, zusammen 732. Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung wurden geleistet: 14 902 639 Zugkm und 282 707 575 Achskm gegen 15 318 659 Zugkm und 291 732 381 Achskilometer im Vormonat und gegen 14 860 936 Zugkm und 288 587 665 Achskm in demselben Monat des Vorjahres.

Von den Verspätungen wurden 271 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge veranlasst, so dass den aufgeführten Bahnen selbst 461 Verspätungen zur Last fallen, gegen 1 101 im Vormonat und 1 503 in demselben Monat des Vorjahres.

Von den auf eigener Bahn vorgekommenen Verspätungen entfallen auf 1 Million Zugkilometer 31 und auf 1 Million Achskilometer 2, mithin auf 1 Million Zugkilometer 70 = 69 v. H. weniger als im Monat April des Vorjahres und 41 = 57 v. H. weniger als im Vormonat und auf 1 Million Achskilometer 3 = 60 v. H. weniger als im Monat April des Vorjahres und 2 = 50 v. H. weniger als im Vormonat.

Infolge der Verspätungen wurden 416 Anschlüsse versäumt (gegen 1 113 in demselben Monat des Vorjahres und 1 137 im Vormonat).

Bei 10 Bahnen sind Zugverspätungen und bei 11 Bahnen Anschlussversäumnisse nicht vorgekommen.

In der Nachweisung sind die Bahnen, auf denen Zugverspätungen vorkamen, nach der Verhältnisszahl (geometrisches Mittel) zwischen der Anzahl der von den fahrplanmässigen, der Personenbeförderung dienenden Zügen auf 1 Million Zugkilometer und der auf 1 Million Achskilometer entfallenden eigenen Verspätungen geordnet.

Danach nehmen die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Werrabahn und die Altdamm-Colberger Bahn die ungünstigsten Stellen ein. Wird die Reihenfolge der Bahnen statt nach der Anzahl der Verspätungen nach der Anzahl der Anschlussversäumnisse bestimmt, so treten die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn, die Bahnen im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln und die Altdamm-Colberger Bahn an die ungünstigsten Stellen.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Arnstadt-Stadtilm.

Wie aus der im Inseratentheil der heutigen Nummer (S. 447) enthaltenen Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt hervorgeht, ist am 18. d. Mts. die Bahnstrecke Arnstadt-Stadtilm dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die neue Eisenbahnlinie mit den Zwischenstationen Marlishausen und Roda-Niederwillingen bildet eine Theilstrecke der etwa ein Jahr später zu eröffnenden Vollbahn Arnstadt-Saalfeld, deren Hauptzweck die Verbindung der beiden Preussischen Staatsbahnen Gera-Eichicht-Probstzella und Erfurt-Ritschenhausen ist. Die 15,91 km lange neue Theilstrecke liegt in ihrem ersten Theil bis Kilometer 13,686 im Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen, Kreis Arnstadt, von da ab im Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt, Kreis Rudolstadt.

Sämmtliche Stationen sind für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden und dienen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren, Stadtilm auch zur Abfertigung von Fahrzeugen. Letztgenannte Station ist mit Laderampe für Kopf- und Seitenverladung, sowie mit Centesimalwaage ausgerüstet.

Die als Vollbahn zu betreibende Bahn ist zunächst eingeleisig hergestellt, doch ist das Gelände für den zweigeleisigen Ausbau miterworben und sind die grösseren Bauwerke, sowie alle Wegeüberführungen zweigeleisig eingerichtet.

An hervorragenden Bauwerken sind der 145 m lange und 9,6 m hohe Viadukt über das Gerathal bei Arnstadt und der mächtige 210 m lange, 20 m hohe Viadukt über die Ilm bei Stadtilm zu erwähnen.

Die neue Theilstrecke wird auch dem Touristenverke[hr] in hohem Maasse dienen, insofern sie den Besuch des Sing[er] Berges und des lieblichen Rottenbachthales mit der alte[hr]würdigen Klosterruine Paulinzelle wesentlich erleichtert.

Eisenbahnprojekt Ratibor-Troppau.

Wie der „R.-A." mittheilt, ist für den Bau einer Eise[n]bahn von Ratibor nach Troppau bereits von dem grösst[en] Theil der Interessenten die Bauerlaubniss ertheilt worden u[nd] ist Aussicht vorhanden, dass auch mit den noch ausstehend[en] Grundbesitzern nach Aussteckung der neuen Linie durch Ve[r]handlungen eine Einigung zu erhoffen sein wird. Die Anlie[fe]rung der Brückenbaumaterialien zu den Brücken und Durc[h]lässen erfolgt bereits; in nächster Zeit sollen in zwei Loos[en] die Erdarbeiten vergeben werden, mit denen man auf d[en] Feldmarken Kranowitz und Kuchelna zu beginnen bea[b]sichtigt.

Eisern-Siegener Eisenbahn.

Im Betriebsjahre 1893/94 sind auf dieser Bahn im ganz[en] 81 697 Personen befördert und dafür 9 583 *M.* vereinnahm[t] worden. Im Güterverkehr wurden bei einer bewegten Güte[r]menge von 510 170 t 322 618 *M.* Einnahme erzielt. Einschlies[s]lich der Erträge aus Verpachtungen und sonstigen Nebenei[n]nahmen mit zusammen 21 971 *M.* und eines Uebertrages a[us] dem Vorjahre von 272 *M.* beziffern sich die gesammten B[e]triebseinnahmen auf 354 744 *M.*, denen an Betriebsausgab[en] 147 026 *M.* gegenüberstehen, so dass ein Ueberschuss v[on] 207 718 *M.* verbleibt. Nach Abzug von 15 707 *M.* konzession[s-] und statutenmässiger Rücklagen steht noch ein Ueberschu[ss] von 192 011 *M.* zur Verfügung der Aktionäre, welcher wie fol[gt] verwendet werden soll: zur Verzinsung der Prioritätsoblig[a]tionen 4 455 *M.*, Tilgung der Prioritätsobligationen 781 *[M.]*, Zahlung von Tantiemen 11 369 *M.*, Zahlung der Staats-Eise[n]bahnsteuer 1 893 *M.*, Tilgung von Stamm-Prioritätsakti[en] 121 500 *M.*, Zahlung der Stamm-Prioritätsaktien-Dividende (6 [%]) 19 290 *M.*, Zahlung der Stammaktien-Dividende (5 %) 30 000 *[M.]*, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 2 465 *M.*, zum Vortr[ag] auf die Rechnung des folgenden Jahres 258 *M.*

Hoyaer Eisenbahn.

Im Geschäftsjahre 1893/94 sind sowohl in finanziell[er] Hinsicht, als auch im Verkehr günstige Ergebnisse erzie[lt] worden. Die Gesammteinnahmen, einschliesslich eines Vo[r]trages aus dem Vorjahre in Höhe von 191 *M.*, betrage[n] 59 810 *M.* (gegen 1892/93 + 5 219 *M.*), an denselben waren d[er] Personen- und Gepäckverkehr mit 18 872 *M.*, der Vieh- u[nd] Güterverkehr mit 37 200 *M.* und verschiedene andere Ei[n]nahmen mit 3 547 *M.* betheiligt. Die Betriebskosten, einschlies[s]lich der gesetzlichen Rücklagen in den Erneuerungsfonds, d[en] Reservefonds I und II, der Amortisation und Verzinsung d[er] Anleihe, sowie der Tantieme des Vorstandes betragen 44 592 *[M.]* Es kann mithin der Generalversammlung ein reiner Uebe[r]schuss in Höhe von 15 218 *M.* (gegen 13 891 *M.* im Vorjahr[e]) zur Verfügung gestellt werden, welcher zur Vertheilung ein[er] Dividende von 3,5 % für die Prioritäts-Stammaktien, 2,5 % fü[r] die Stammaktien (gemäss Beschluss der Generalversammlun[g] vom 8. August 1892), sowie zur Tilgung von 6 500 *M.* auf d[ie] Umbaukosten, ferner zur Zahlung von 200 *M.* Eisenbahnsteu[er] und einem Vortrage auf neue Rechnung von 718 *M.* ausreich[t].

Oberschlesische Schmalspurbahn.

Das Herrenhaus beschäftigte sich in der letzten Sessio[n] mit der Frage der Erneuerung des Vertrages zwischen d[er] Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung und dem Transpor[t]unternehmer Rudolf Pringsheim bezüglich der Betriebsführun[g] auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn, und bemerkte b[ei] diesem Anlass der Herr Minister der öffentlichen Arbeite[n] Thielen, dass der Vertrag gekündigt worden sei, um besse[re] Bedingungen zu erzielen. Wie der „R.-A." jetzt mittheil[t], erfolgt vom 1. Juli d. J. ab die Betriebsführung auf der Obe[r]schlesischen Schmalspurbahn auf Grund eines neuen, mit de[m] bisherigen Transportunternehmer abgeschlossenen Vertrage[s]. Von den Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende, da[s] allgemeine Verkehrsinteresse berührende hervorzuheben: Vo[m] 1. Juli d. J. ab findet der bisher nur für Steinkohlensendunge[n] gültige ermässigte Schmalspurbahntarif auch auf die andere[n] auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn zur Beförderung ge[]langenden Frachtgegenstände Anwendung. Vertragsmässi[g] ist Fürsorge getroffen, dass der Lokomotiv- und Wagenpar[k] in einem dem thatsächlichen Verkehrsbedürfniss entsprechen[den] Umfang erhalten bezw. jährlich vermehrt wird. Auch is[t] für die Beschaffung von gedeckten Wagen Sorge getragen. Ferner ist nachgelassen, dass die Schmalspurbahnwagen bis z[u] 5 % der an den Wagen bezeichneten Ladefähigkeit straffre[i] überladen werden können.

Für die An- und Abmeldung, die Abfertigung und Be[]förderung der Güter, die Frachtberechnung und Frachtzahlung

usw. auf der Oberschlesischen Schmalspurbahn gelten besondere Allgemeine Bedingungen, die bei dem für die Betriebsführung der fraglichen Eisenbahn von dem Unternehmer in Beuthen O.S. eingerichteten Transportkomtor und bei den staatlichen Kontrolstationen käuflich zu haben sind; sie enthalten auch den Tarif der Schmalspurbahn.

Vorverkauf von Personen-Fahrkarten.

Bei den Berliner Fahrkarten-Ausgabestellen auf dem Schlesischen Bahnhofe, Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten, Anhalter, Potsdamer, Lehrter, Stettiner und Görlitzer Bahnhofe, sowie in Charlottenburg werden wie in früheren Jahren zur Bequemlichkeit der Reisenden in der Zeit vom 1. bis 20. Juli d. J. täglich von 9 Uhr Vormittags bis 9 Uhr Abends Personen-Fahrkarten bereits am Tage vor dem beabsichtigten Reiseantritt verausgabt werden. Auch wird Reisegepäck gleichzeitig mit der Fahrkartenlösung bereits am Tage vor der Abreise abgefertigt.

Verkehr nach dem Ostsee-Badeorte Lohme.

Zur Erleichterung des Besuches des Ostsee-Badeortes Lohme werden in der Zeit vom 1. bis 15 Juli d. J. von Berlin nach Lohme und vom 16 Juli bis 15. September d. J. in beiden Richtungen Personen und Reisegepäck auf Grund von Fahrkarten Berlin-Sagard oder Crampass-Sassnitz und Sonderkarten Sagard-Lohme direkt abgefertigt.

Aus Italien.

Mittelmeernetz: Betriebsergebnisse in 1892/93.

Nach dem Jahresbericht stellte sich die Gesellschaftsabrechnung für das Betriebsjahr 1892/93 wie folgt: Verkehrs-Roheinnahme aus dem Hauptnetz – nach Abzug der 27,5 % Staatsantheil und der 10 % für Wohlfahrtseinrichtungen bezw. für die Benutzung des Rollmaterials — 73 018 101 L.; aus dem Nebennetz — die Ertragshälfte zuzüglich der festen Staatsbeihilfe von 3 000 L. auf 1 km Betriebslänge — zusammen 5 450 550 L.; Einzelneinnahmen zu Gunsten genannter Wohlfahrtskassen mit 47 563 L. und Nebeneinnahmen des Verkehrs 2 332 665 L., insgesammt rund 80 848 880 L. Hiervon ab die laufenden Kosten der Verwaltung sowie des Betriebes für die drei Hauptzweige des Bahnwesens mit zusammen 80 194 151 L., bleibt Betriebsüberschuss 654 728 L. Sonach stellt sich der Betriebsabschluss auf Gutschrift: vom Senat für die Benutzung des Betriebsmaterials 7 820 000 L., Ertrag der Gesellschaftslinien Rom-Albano-Nettuno bezw. bei Modane 8 662 L., Betrag des für die Neubauten ausgeworfenen Aktienerlöses 2 587 500 L., verschiedene Einnahmen 1 949 939 L., obiger Betriebsüberschuss 654 728 L., insgesammt Gutschrift 13 020 829 L. Dem gegenüber steht an Belastung: Kosten der Oberleitung in persönlicher und sächlicher Ausgabe, Anlagekosten und die (auf 1 375 313 L. festgestellten) Steuern und Abgaben, zusammen 2 616 388 L. Belastung, bleibt Reinertrag aus dem Betrieb für 1892/93 = 10 404 401 L. Hiervon waren die satzungsmässigen Rücklagen (ordentlicher Reservefonds 520 222 L., aussergewöhnliche Reserve 88 422 L.) sowie die ordnungsmässige Aktienverzinsung mit 5 % = 9 000 000 L. zu bestreiten, demnächst der Geschäftsantheil des Verwaltungsrathes und der Abtheilungsleiter mit 79 580 L., verblieb unter Hinzurechnung des Vortrages aus dem vorigen Betriebsjahre zur Vertheilung 766 522 L. Hiervon wurden 2 L. auf jede Aktie als Dividende = 720 000 L. genehmigt und der Rest mit 46 522 L. auf neue Rechnung vorgetragen. Zur Zeit beträgt die ordentliche Reserve 7 085 162 L. und die ausserordentliche 792 310 L.

An Einzelnheiten aus den Angaben der Jahresberichte wäre nur noch hervorzuheben: Mittlere Betriebslänge 5 103 km, davon 4 191 km Hauptnetz, 912 km Nebennetz (Vermehrung gegen das Vorjahr 243 km); darauf wurden gefahren 26 804 395 (mehr um 689 644) Zugkm. Die theilungspflichtige Roheinnahme aus dem Betrieb war 121 096 606 (mehr um 3 865 390) L., wovon auf die Nebenlinien 4 267 645 (mit einem Minder von 1 463 698) L. entfielen; die Betriebsausgabe war 80 194 151 (mehr um 1 316 811) L. Hiernach stellte sich die kilometrische Einnahme auf 23 730 (gegen 24 122) L. für das ganze Netz, auf 27 876 (26 700) L. für die Haupt- und auf 4 679 (8 379) L. für die Nebenlinien; auf 1 Zugkm berechneten sich durchschnittlich 4,52 (gegen 4,49) L. Für das rollende Material hatte die Regierung einen Kredit von 1 000 000 L. zur Verfügung gestellt, wovon 62 000 L. für Werkstättenbedarf zurückgelegt, der Rest zur Beschaffung von 6 Lokomotiven, 14 Personen- und 57 Güterwagen Verwendung fand. Hier sowohl wie bei den Beschaffungen für Rom-Viterbo und Varese-Porto Ceresio ist ausschliesslich die Gewerbethätigkeit im eigenen Lande berücksichtigt worden.

Sizilisches Netz: Jahresbericht.

Für das Betriebsjahr 1892/93 sind als Roheinnahme aller Art insgesammt 9 270 323 L. aufgeführt, gegen das Vorjahr um 45 395 L. weniger; hierzu treten die Roheinnahme aus den Linien des ausschliesslichen Gesellschaftseigenthums mit 43 222 L., die Staatsbeihilfe zur Betreibung des Ergänzungsnetzes mit 1 973 324 L., die Vergütung für Benutzung des Rollmaterials mit 750 669 L., sonstige Verkehrseinnahmen mit 262 544 L., insgesammt Einnahme 12 300 082 L. oder gegen das Vorjahr mehr um 599 050 L. Ausgaben: Betriebskosten 8 201 235 L. (gegen das Vorjahr mehr um 685 304 L.), Staatsantheil 1 291 793 L., die Rücklagen 1 394 730 L., mit sonstigen Ausgaben zusammen 10 918 416 L., so dass als Reinertrag 1 381 666 L. aufgeführt werden, gegen das Vorjahr weniger um 270 704 L. Selbstredend erscheinen in den voraufgeführten Zahlen nicht die Beträge für die der Gesellschaft auftragsweise zugetheilten Bauausführungen, welche ohnehin noch nicht endgültig festzustellen waren. Zur Vertheilung blieben 1 312 583 L., nach Abrechnung der 5 % Verzinsung (750 000 L.) und der satzungsmässigen Rücklagebeträge noch 445 566 L.; durch Hinzurechnung des Vortrages aus dem Vorjahre steigerte sich der Betrag auf 496 914 L. Es wurde beschlossen, hiervon 300 000 L. als Dividende von 2 % zur Vertheilung zu bringen und den Rest mit 196 914 L. der neuen Rechnung vorzuschreiben.

An sonstigen Einzelnheiten des Berichtes und der statistischen Angaben werden die Fertigstellung der Linie Noto-Licata um 3 Jahre vor dem vertragsmässigen Zeitpunkt trotz der entgegenstehenden Schwierigkeiten, das Ungenügende der Bahnhöfe Licata, Valsavoia und Syracus in ihrer gegenwärtigen Gestaltung und die Neuordnung des inneren Dienstbetriebes hervorgehoben. Hiernach wurden zugetheilt den Direktionen a) Palermo die Strecken Palermo Hafen-Caldare, Rocca Palumba-Santa Caterina und Termini-Cefalù, zusammen 218 km, b) an Catania Santa Caterina-Catania und Bicocca-Valsavoia-Caltagirone, zusammen 200 km, c) an Messina Messina-Catania und Messina-Patti, zusammen 167 km, d) an Syracus Valsavoia-Syracus-Terranova, zusammen 248 km, e) an Caltanissetta Santa Caterina-Caltanissetta-Licata, Canicatti-Porto Empedocle und Licata-Terranova, zusammen 170 km.

Das gesammte Personal zählte 3 844 (gegen das Vorjahr mehr 309) Beamte in ständiger und vorübergehender Stellung, sowie 621 (mehr 23) an Hilfskräften, wofür insgesammt 4 108 924 (+ 331 867) L. aufzuwenden waren. Nach der bezüglichen Tabelle entfiel auf jedes Kilometer Betriebslänge ein Durchschnittssatz von 4,4 Personen an Beamten usw. mit 4 605 L. Kosten und auf jeden Beamten ein Durchschnitt von 931 L. Jahreseinkommen. Die Gesammtlänge des Netzes betrug mit Jahresschluss 1 063 km (wovon im Jahreslauf Scordia-Caltagirone mit 53, Terranova-Comiso mit 38, Comiso-Modica mit 53 und Syracus nach dem Hafen mit 2 km eröffnet wurden. Die Roheinnahme für Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern aller Art ist zwar durchweg gestiegen, die Beförderungsziffern weisen indess im kilometrischen Mittel ebenso durchschnittlich eine Verringerung nach. Bezüglich der geschäftlichen und finanziellen Lage schliesst das Guthaben mit 117 783 909 L. ab (darunter Stammkapital 20 000 000 L., Obligationen 63 577 900 L., die Reservefonds mit 1 374 428 L., die Erneuerungsfonds mit 4 961 620 L., Hilfsfonds für das Personal mit 2 821 370 L. und verschiedene Forderungen 23 615 576 L.). Die Belastung beträgt 114 537 542 L. (darunter Werth des Materials und der Vorräthe 17 416 850 L., Anlagen, Bauten und Arbeiten für Staatsrechnung 86 347 901 L., aus dem früheren Calabro-Sizilischen Betrieb 40 000 L. und verschiedene Belastungen 10 532 901 L.).

Für die erste Hälfte des laufenden Betriebsjahres, 1. Juli bis 31. Dezember 1893, waren 969 km mittlerer Betriebslänge (darunter 609 km Hauptnetz unverändert wie im Vorjahr). Die Roheinnahme verminderte sich im Gesammtertrage etwas auf dem Hauptnetz und stieg in geringem Maasse auf den Sekundärlinien; sie fiel nämlich pro Kilometer um 432 L. auf 6 520 L. bei ersterem, betrug dagegen bei letzteren 1 910 L.

Eisenbahnstatistik.

Das Königliche Inspektorat der Eisenbahnen hat zu Anfang des Jahres einen Band Statistik veröffentlicht, welcher Verkehr und Betrieb der sämmtlichen Bahnen Italiens für die 3 Jahre 1888, 1889 und 1890 enthält. Hiernach waren an Staats- und vollspurigen Privatbahnen am Schluss des Jahres 1890 13 149 km in Italien bei einer Staatsbevölkerung von 31 233 509 Seelen vorhanden, sodass auf je 10 000 Einwohner 4,21 km betriebener Bahnen und bei der Ausdehnung des Landes von 2 865 Quadratmyriametern auf jedes rund 4,6 km Betriebslänge entfielen. Das gesammte Rollmaterial zählte 2 763 Zugmaschinen, 8 187 Personen- und 48 050 Güterwagen aller Art, welche in sämmtlichen Zügen 59 823 322 km durchliefen und im ganzen 247 318 063 L., auf das Kilometer Betriebslänge

18 992 L. einbrachten. Befördert wurden 50 855 569 Reisende auf 2 212 825 853 km, sodass jeder Reisende 43,5 km durchfuhr und 899 816 t Eilgut (ohne das Gepäck aber mit Einschluss des beschleunigten Frachtgutes). Der Staat erhielt aus dem Betriebe auf seine im Eisenbahnwesen angelegten Gelder 7 106 157 L. Verzinsung; ausserdem hatte er den Nutzen der Steuern und theilweise mittelbare Vortheile für Zollwesen, Post, Telegraphen, Heer usw. Das von Privatgesellschaften angelegte Kapital erbrachte 66 650 114 L., insgesammt also Ertrag aus dem Eisenbahnwesen in 1890 73 756 271 L. (gegen das Vorjahr um 3 968 284 L. weniger).

Die Roheinnahme belief sich insgesammt auf 247 318 063 L., pro Kilometer auf 18 992 L., pro Zugkilometer auf 4,13 L.; die Betriebsausgabe auf 173 379 424 L., pro Kilometer Betriebslänge auf 13 314 L., pro Zugkilometer auf 2,99 L. Aus der genauen Aufzählung der Jahreseinnahmen bei den einzelnen Bahnhöfen ist zu erwähnen, dass 30 Bahnhöfe mehr als 1 Million Lire Einnahme hatten (davon 10 über 2 Millionen, nämlich Mailand über 74, Rom über 12, Genua über 11, Turin 9, Neapel 7, Florenz 6, Bologna fast 4, Venedig 3,5, Livorno 2,6 und Savona 2,3 Millionen Lire), während 2 Bahnhöfe weniger als 100 000 L. Einnahme zählten, nämlich Borgo S. Lorenzo 79 600 und Ala 38 467 L.

Lokalbahn- und Tramgesellschaft Turin.

Für das abgelaufene Betriebsjahr ergab sich bei einem Anlagekapital von 1 875 511 L. ein Reinertrag von 95 620 L., aus welchem nach 5 % Verzinsung der Aktien und Auszahlung von Gewinnantheilen an die Berechtigten 2,5 % als Dividende zur Vertheilung auf jede der 12 000 Aktien gelangten.

Canaveser Centralbahn und Trams.

Die Gesellschaft beförderte in 1893 auf der Bahn Turin-Settimo-Castellamonte in 3 730 Zügen mit durchlaufenen 158 875 km 243 540 Reisende, auf dem Tram Rivarolo-Cuorgnè in 3 675 Zügen auf 36 750 km 96 206 Personen und auf dem Tram Turin-Leynì-Volpiano in 4 744 Zügen auf 80 194 km 178 096 Reisende. Die Roheinnahme belief sich bezw. auf 431 048, 90 684 und 60 447 L., insgesammt 582 179 L. bei einer Gesammt-Betriebsausgabe von 373 790 L. und 187 841 L. Betriebsüberschuss. Nach 5 % Verzinsung der Aktien und Rücklage zum Reservefonds konnten auf jede Aktie noch 4,50 L. als Dividende vertheilt und der Rest mit 1 541 L. neu vorgetragen werden.

Turin-Ciriè-Lanzo.

Die Aktien zweiter Verausgabung erhielten 6 %, diejenigen der ersten je 2,50 L. als Dividende zugebilligt.

Aus Frankreich.

Südbahn in 1893.

Nach dem am 30. April d. J. der Hauptversammlung erstatteten Geschäftsbericht betrugen die Betriebseinnahmen 92 177 208,37 Frcs. (+ 1 914 965,23 Frcs. gegenüber 1892), die Ausgaben 52 572 135,07 (+ 889 794,29) Frcs. und der Ueberschuss 39 605 073,30 (+ 1 025 170,94) Frcs. Der Verwaltungsrath erinnert zur Richtigstellung irriger Angaben daran, dass die Zinsengewähr des Staates (Mindestgewinn 50 Frcs.) für die ganze Konzessionsdauer gilt; durch die Verträge vom 28. Dezember 1858, 11. Juni 1859, 1. Mai 1863 und 10. August 1868 war allerdings die Zinsengewähr auf 50 Jahre, vom 1. Januar 1865 ab, begrenzt, der Vertrag von 1883, welcher die früheren ersetzt, enthält indessen keine zeitliche Begrenzung mehr. Die Einnahmevermehrung aus dem Personenverkehr bezieht sich hauptsächlich auf die Rückfahr-, Familien- und Zeitkarten; der Verkehr wurde durch die ausnahmsweise schöne Witterung und die Tarifermässigung begünstigt. Dem Eilgutverkehr, der sich der Menge nach um 20, der Einnahme nach um 8 % vermehrte, kam die reiche Obsternte und die Tarifermässigung zu Gute; doch ist diese Vermehrung zum Theil auf Kosten des Frachtgutverkehrs erfolgt. Im Frachtgutverkehr hat sich die Menge um 4,4 %, die Einnahme um 1,6 % gegenüber dem Vorjahre erhöht. Eine Vermehrung trat ein bei Kohlen, Holz, rohen Hammelhäuten, Orangen, Getreide und Mehl, Futter und Stroh; eine Verminderung dagegen bei Wein, Salz, leeren Flaschen und Marmor. Die Vermehrung des Viehverkehrs hat besonders den Futtermangel, der die Landleute zum Verkauf drängte, zur Ursache.

Die Mehrausgaben wurden grösstentheils durch die zu Gunsten der Beamten ergriffenen Maassnahmen verursacht, zum Theil auch durch den stärkeren Zugverkehr. Gewährleistet sind der Gesellschaft für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen 44 842 247,25 Frcs. und zu Gunsten der Antheilscheine 12 500 000 Frcs., zusammen also 57 342 247,25 Frcs.; da der Ueberschuss nur 39 605 073,30 Frcs. beträgt, so wird die Zinsengewähr mit 17 737 173,95 Frcs. (961 320,97 Frcs. weniger als 1892) in Anspruch genommen.

Departements-Eisenbahngesellschaft in 1893.

Die Gesellschaft hatte 1893 aus den gewährleisteten Zinsen usw. eine Einnahme von 3 534 487,16 Frcs.; es wurden zur Verzinsung der Schuldverschreibungen 1 889 064 Frcs., an Bank- und Wechselkosten 6 332,08 Frcs. gebraucht, sodass 1 639 091,08 Frcs. zur Verfügung blieben, die sich durch 128 095,08 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre auf 1 767 186,16 Frcs. erhöhten. Die am 17. März d. J. abgehaltene Hauptversammlung beschloss, einen Gewinn von 17,50 Frcs. an die Antheilscheine zu vertheilen (3,5 % des Nennwerthes bezw. 7 % des eingezahlten Betrages), 81 954,55 Frcs. den gesetzlichen Rücklagen, 300 000 Frcs. den besonderen Rücklagen, 150 000 Frcs. der Ausbesserungs- und Vorsichtskasse zuzuführen und 39 947,04 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen.

Bücherschau.

1. Chemins de fer funiculaires, transports aériens (Drahtseilbahnen. Luftseilbeförderung) von A. Lévy-Lambert, Civilingenieur; Verlag von Baudry & Cie. in Paris, Strasse des Saints Pères Nr. 15 — 1. Band, Preis 15 Frcs. Dieses Werk gehört zu der von dem Generalinspektor Léchallas gegründeten Encyklopädie der öffentlichen Arbeiten, in der von demselben Verfasser auch „Les chemins de fer à cremaillère“ (Die Zahnradbahnen) erschienen sind; das Werk zerfällt in 4 Kapitel.

2. Cours de chemins de fers de l'Ecole des ponts et chaussées (Eisenbahnkursus an der Brücken- und Wegebauschule) von C. Bricka, Oberingenieur der Brücken und Strassen; Verlag von Gauthier-Villars & Sohn in Paris, Kai des Grands Augustins Nr. 55 — 1. Band, Preis 20 Frcs. Auch dieses Werk gehört zu der genannten Encyklopädie.

3. Les constructions métalliques (Die Eisenbauten) von Guy Le Bris, Oberingenieur bei der Baudirektion der Westbahn; Verlag der Vereinigten Buchhandlung und Druckerei (vormals Quentin) in Paris, Saint Benoîtstrasse Nr. 7 — 1. Band von 400 Seiten mit 300 Abbildungen, Preis geheftet 5 Frcs., kartonnirt 6 Frcs. Dieses Werk gehört zu der von Pichot und Lefevre geleiteten Bibliothek der Wissenschaften und Gewerbe.

4. L'Annuaire des chemins de fer pour 1894 (Eisenbahn-Jahrbuch für 1894); Verlag von Dentu in Paris — 1 Band von 604 zweispaltigen Seiten, Preis 3,50 Frcs. Das Werk enthält u. a. die Namen sämmtlicher Oberbeamten der Französischen Bahnen, alle Europäischen Eisenbahnen nebst Titel, Länge, Verwaltungssitz und Namen des Direktors und ist für Handeltreibende und Kaufleute bestimmt.

5. Le Guide du commerçant pour les transports par chemins de fer (Führer des Kaufmanns bei der Eisenbahnbeförderung) von E. Coqueugniot, Rechtsanwalt; Verlag von Maurice Dreyfous & Dalsace in Paris, Tournonstrasse Nr. 20 — Preis 2 Frcs. Das Werk behandelt die Verkehrsfragen vom rechtlichen Standpunkte.

6. Les Valeurs de chemins de fer aux Etats Unis (Die Eisenbahnwerthe in den Vereinigten Staaten) von Fernand Bernard, Finanzinspektor; Verlag von Chaix in Paris, Bergèrestrasse Nr. 20 — 1 Band mit Uebersichtskarte, Preis 2,50 Frcs.

Personalnachrichten.

1. Infolge eines Pressfeldzuges hat sich Edward Blount, Präsident des Verwaltungsrathes der Westbahn, veranlasst gesehen, sein Amt niederzulegen. Es wurde in der politischen Tagespresse darauf hingewiesen, dass er als Englischer Unterthan im Falle eines Krieges in der Lage sein würde, den Gegner durch Nachrichten über die von ihm geleitete Bahn zu unterstützen; er machte zwar dem gegenüber geltend, dass mit Eintritt der Mobilmachung die gesammte Bahnverwaltung in militärische Hände übergehe, hielt es aber doch im Interesse der Westbahn für angemessen, sein Amt niederzulegen.

An seine Stelle ist Delarbre, erster Vizepräsident, sowie Grossoffizier und Mitglied des Ordensrathes der Ehrenlegion, zum Präsidenten gewählt worden. Zugleich ist Delessert erster und Edmond Joubert zweiter Vizepräsident der Gesellschaft geworden.

2. Pingeot, Direktionssekretär der Orléansbahn, ist nach 49 jähriger Dienstzeit gestorben.

3. Alfred Hallopeau, Ingenieur bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und Professor an der Centralschule, ist gestorben.

Aus Holland.

Niederländische Centralbahn.

Die Niederländische Centralbahngesellschaft hat beschlossen, eine 3 % Anleihe von 12 000 000 fl., eingetheilt in 24 Reihen zu je 2 000 Schuldverschreibungen von 250 fl. Nennwerth oder zu je 500 Schuldverschreibungen von 1 000 fl. Nennwerth, auszugeben. Die Zinsen werden am 30. Juni und 31. Dezember gezahlt; die Tilgung findet innerhalb 66 Jahren zum Nennwerth durch jährlich im November vorzunehmende Ziehungen statt. Die Inhaber der gegenwärtigen Schuldverschreibungen können diese gegen Stücke der neuen Anleihe im Nennwerthe von 250 fl. oder auch vier alte Schuldverschreibungen gegen eine neue im Nennwerth von 1 000 fl. umtauschen. Am 1. Juli d. J. kommen 22 Reihen zur Ausgabe, wenn bis zum 21. Mai d. J. eine genügende Anzahl von Anmeldungen eingelaufen sein sollte.

Nationale Niederländische Nebenbahngesellschaft.

Durch Königlichen Erlass vom 2. Mai d. J. ist die am 16. September 1893 gebildete Nationale Gesellschaft der Niederländischen Nebenbahnen bestätigt worden. Die Gesellschaft hat zum Zweck die Konzessionserwerbung, den Bau und Betrieb einer Nebenbahn von der Belgischen Grenze nach Eindhoven und Veghel; sie kann ihre Unternehmungen auch ausdehnen auf die Konzessionserwerbung, den Betrieb, die Erwerbung oder Pachtung von Nebenbahnen, Dampfstrassenbahnen und Pferdebahnen in den Niederlanden und ihren Kolonien. Der Sitz der Gesellschaft ist Eindhoven. Das Grundkapital beträgt 500 000 fl., zerfällt in 5 000 Antheilscheine von je 100 fl. und ist von Belgischen und Holländischen Geldleuten gezeichnet. Die erste Einzahlung von 10 % ist geleistet.

Südniederländische Eisenbahn.

Der Sitz der Südniederländischen Eisenbahngesellschaft ist von Heerlen nach Maestricht verlegt worden.

Strassenbahnen des Haag.

Diese Strassenbahnen hatten 1893 eine Betriebseinnahme von 576 293 fl. und einen Reinertrag von 204 403 fl., der sich durch den Uebertrag aus dem Vorjahre auf 249 204 fl. erhöhte; davon wurden 169 575 fl. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen verwendet und 38 000 fl. den Erneuerungsrücklagen zugeführt. Ende 1893 hatte das Grundkapital einen Bestand von 1 000 000 fl., eingetheilt in Antheilscheine von 100 fl., die 4,5 % Schuldverschreibungen einen solchen von 2 906 500 fl., die gesetzlichen Rücklagen einen solchen von 9 284 fl. und die Erneuerungsrücklagen einen solchen von 63 093 fl.

Eisenbahn Haag-Hoek van Holland.

Die Handelskammer des Haag hat beim Minister für Wasserbau (Waterstaat) beantragt, dass er das Gesuch von de Mos in Scheveningen, betreffend den Bau eines Kanals und einer Eisenbahnlinie zwischen dem Haag und Hoek van Holland, in Erwägung ziehen möge.

Aus Russland.

Kiew-Woronesh: Lgow-Brjansk.

Von der Kiew-Woronesher Eisenbahn ist der Bau einer neuen Eisenbahnlinie von der Station Lgow nach dem industriereichen Brjansk begonnen worden. Diese Zweiglinie soll schon Ende Oktober fertiggestellt werden.

Wladikawkaser Eisenbahn: Verkehrseröffnung.

Vom Ministerium der Verkehrsanstalten wird bekannt gegeben, dass am 17. Mai der regelmässige Personen- und Waarenverkehr auf den Zweigbahnen der Wladikawkaser Eisenbahn von der Station Besslan bis zur Stadt Petrowsk in einer Ausdehnung von 249,90 Werst und von der Station Mineralnyja Wody bis zur Kaukasischen Mineralbädergruppe in einer Ausdehnung von 60,48 Werst begonnen hat.

Sonntagsruhe auf den Eisenbahnen.

Unsere in der Nr. 39 S. 366 d. Ztg. über die Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten, dass alle 3 Wochen jedem Beamten die Möglichkeit zum Besuch des Gottesdienstes gegeben werden soll, ausgesprochene Meinung, es sei damit der Anfang zur Sonntagsruhe gemacht, findet gegenwärtig durch Nachrichten aus Petersburg volle Bestätigung. Es wird uns mitgetheilt, dass die Frage wegen Durchführung der Sonntagsruhe auf den Eisenbahnen sich in Berathung befindet und aller Voraussicht nach in kürzester Zeit eine befriedigende Lösung finden wird und zwar in dem Sinne, dass an den Sonntagen nur der Personenverkehr aufrecht erhalten bleiben soll. Was den Waarenverkehr betrifft, so sollen nur die unterwegs befindlichen Waaren weiterbefördert werden, während die Annahme und Ablieferung von Waaren eingestellt werden soll. Demnach wären nur einige Arbeiter für den Empfang und das Ablassen der Züge erforderlich.

Uebrigens wird die Einführung der Sonntagsruhe im Eisenbahnbetriebe Russlands auch eine Aenderung der einschlägigen Bestimmungen des „Allgemeinen Statutes für sämmtliche Bahnen Russlands“ und der Regeln über die Erhebung der Nebengebühren zur Folge haben, namentlich soweit es sich um die Berechnung des Lagergeldes für Güter, Standgeld der Wagen usw. handelt. Da diese Maassregeln einen Akt der Gesetzgebung erfordern, so wird voraussichtlich die Einführung der Sonntagsruhe immerhin noch einige Zeit auf sich warten lassen.

Die Errichtung eines Eisenbahnmuseums

soll, wie die „Pet. Wed.“ erfahren, für Petersburg geplant werden. Bekanntlich bestehen solche Museen, in denen die Originale und Modelle des rollenden Materials der ersten Eisenbahnen Europas aufbewahrt werden, bereits in London, Paris und Wien. Für Russland könnten die Zarskoje-Sselo- und die Nikolaibahn, die fast gleichzeitig mit den Westeuropäischen gebaut wurden, das nöthige Material für ein solches Museum liefern, ebenso auch die Fabrik in Alexandrowsk, welche im Jahre 1844 das rollende Material für die Nikolaibahn herstellte.

Bahnbauten an den Eisenbahn-Knotenpunkten.

In diesem Jahre wird zu einer Verstärkung der Transportfähigkeit der Nikolai-Eisenbahn, der Iwangorod-Dombrowaer, der Petersburg-Warschauer, der Moskau-Brester und der Südwestbahnen geschritten. Auch der Eisenbahn-Knotenpunkt Moskau wird erweitert, namentlich durch Erbauung eines grossen Viadukts, wofür 635 000 R. aufgewendet werden, wodurch der Eisenbahnverkehr vom Strassenverkehr unabhängig werden wird, während in dem verkehrsreichsten Stadttheil der ersten Residenz Russlands gegenwärtig sich der Strassen- und Eisenbahnverkehr ununterbrochen störend einander in den Weg treten.

Umbau der Güterwagen.

Wir haben schon früher berichtet, dass Russland seinen Güterwagenpark, der fast durchweg eine Tragfähigkeit von 610 Pud, d. i. 10 000 kg, hatte, durch Verstärkung der Tragfedern fortlaufend umbaut, um dessen Tragfähigkeit zu erhöhen. Gegenwärtig sind auf fast allen Eisenbahnen die Güterwagen derart umgearbeitet, dass sie statt mit 610 Pud mit 750 Pud, d. i. 12 295 kg, befrachtet werden können. Die Zahl der derart umgebauten Güterwagen für alle Eisenbahnen zusammen macht schon 50 % des gesammten Güterwagenparkes aus.

Losowo-Ssewastopol: Verstaatlichung.

Wie wir der „Now. Wr.“ entnehmen, wird im Juli d. J. die Losowo-Ssewastopoler Bahn mit ihren Zweigen Dshankoi-Feodosia, Genitschesk und Jekaterinosslaw verstaatlicht werden. Zur selben Zeit wird die Transkaspibahn aus der Verwaltung des Kriegsministeriums in die des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten übergehen.

Moskau-Jarosslawer Bahn: Bahnbau.

Die Verwaltung der Moskau-Jarosslawer Bahn wird in diesen Tagen zum Bau der Zweigbahn von der Station Karabanowo bis zur Stadt Jurjew (Gouvernement Wladimir) schreiten.

Bauprojekte Lukow-Lublin und Tiflis-Kars.

Unter den Arbeiten, die in der diesjährigen Bauperiode die Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigen werden, finden sich auch die Voruntersuchungen zum Bau einer Bahn von Lukow, Station der Warschau-Terespoler und Weichselbahnen, nach Lublin, Station der Weichselbahn und sodann von Tiflis, Station der Transkaukasischen Bahn, nach Kars. Zur Deckung der hierdurch entstehenden Kosten sind 36 000 R. angewiesen.

Aus Nordamerika.

Ein Vorschlag zu einer theilweise überbauten elektrischen Hochbahn

ist von der Nordwestern Elevated Railroad Co. in Chicago gemacht worden. Die Schwierigkeit, für eine von den Geschäftsvierteln der Innenstadt in die nördlichen Stadtbezirke anzulegende Hochbahn den nöthigen Raum zu schaffen, hat die Gesellschaft auf den Gedanken gebracht, einzelne Geschäftshäuser einfach zu durchtunneln. In diesen Geschäftshäusern

liegen gleichzeitig die Stationen und man nimmt an, dass eine derartige Bequemlichkeit imstande sei, den Grundstückswerth bedeutend zu steigern. Das unvermeidliche Geräusch und die Erschütterungen würden sich nach Annahme der Gesellschaft durch Einrichtung elektrischen Betriebes sehr wesentlich vermindern lassen. Es wird angegeben, dass für die Bahn die Konzession bereits ertheilt sei. Südlich vom Chicagofluss soll die Bahn zweigeleisig, nördlich viergeleisig werden; die beiden inneren Geleise sollen dem Schnellzugverkehr dienen. Die Ueberschreitung des Flusses selbst bietet erhebliche Schwierigkeiten.

Tunnel der West Chicago-Kabelbahn unter dem Chicagofluss.

Der seit etwa 4 Jahren im Bau befindliche zweigeleisige Tunnel ist jetzt nach recht vielen Erschwerungen, die der Bau erfahren hat, endlich fertiggestellt und wird binnen kurzem in Betrieb genommen werden. Die Schwierigkeiten lagen nicht in der eigentlichen Baumethode — und in dieser Beziehung kann auch hier Anwendung finden, was Rziha über die Ausführung der Londoner Untergrundbahnen anführt (vergl. Nr. 40 S. 372 d. Ztg. unter 1.) —, denn der Tunnel konnte ganz im offenen Einschnitt hergestellt werden. Die ganze Anlage ist ausserdem nur 480 m lang. Was die Ausführung verzögerte, waren folgende Umstände: Der Querschnitt des Tunnels war ungewöhnlich gross und das zu durchfahrende Gebirge recht ungünstig; letzteres bestand zum grössten Theil aus weichem plastischen Thon von einer natürlichen Böschung von 3 : 1. Der Tunnel war auf dem östlichen Ufer unter den Fundamenten eines sechsstöckigen und eines siebenstöckigen Gebäudes und auf der westlichen Seite auf eine kurze Strecke unter den Geleisen der Pittsburg, Fort Wayne und Chicagoeisenbahn entlang zu führen. Die betroffenen Gebäude mussten entweder umgebaut oder so abgefangen werden, dass Geschäftsstörungen möglichst vermieden wurden. Weitere lange Aufenthalte wurden durch Rechtsstreitigkeiten hervorgerufen, die dazu zwangen, die Ausführung in einzelnen, oft weit auseinander liegenden Abschnitten zu bewirken, die nach Gelegenheit später verbunden wurden.

Auf der Westseite des Tunnels befindet sich ein rund 90 m langer Voreinschnitt mit einer Steigung von 1 : 12,6, die am Tunnelportal in 1 : 18,3 übergeht und dieses Verhältniss auf rund 148 m beibehält. Damit wird die westliche Uferkante des Chicagoflusses erreicht, unter dessen 56 m breitem Bett das Gefälle auf 1 : 55,2 ermässigt ist. Das östliche Ufer wird mit einer Gegensteigung von 1 : 55,2 erreicht, die auf rund 150 m mit 1 : 10 ermässigt ist. Von diesen 150 m liegen 85 m wieder im offenen Einschnitt. Die lichte Weite des Tunnels beträgt 9,15 m. Das korbbogenartige Gewölbe ist rings von Beton eingehüllt und ruht desgleichen auf einem Sohlbogen aus Beton. Die Baugrube, deren Einfassung aus Bohlwänden hergestellt wurde, hatte 12,8 m Breite.

Auch unter dem Chicagoflusse selbst wurde der Tunnel in offener Baugrube hergestellt, die mittelst Fangedämmen geschützt wurde. Zunächst wurde die westliche, dann die östliche Hälfte dieses Abschnittes gebaut, da zu gleicher Zeit nur die Hälfte des Flusses gesperrt werden durfte.

Die Kosten des Tunnels sollen 7,25 Millionen Mark betragen haben.

Landesvermessung auf photographischem Wege.

Der Kanadische Oberingenieur Deville hat eine topographische Aufnahme des Rocky Mountain Parks von Kanada und der umliegenden Gebiete hergestellt und in 12 Blatt auf der Chicagoer Ausstellung vorgeführt, die das Bemerkenswerthe hat, dass die Karten lediglich auf Grund photographischer Aufnahmen des Geländes aufgetragen worden sind. Die Pläne haben den Maassstab 1 : 40000 und die darin befindlichen Höhenlinien einen senkrechten Abstand von 30,5 m (100 Englische Fuss). Die „Engineering News“ geben den wesentlichen Inhalt des über die Aufnahme von Deville erstatteten Berichtes wieder, aus dem das Folgende weiteres Interesse bieten dürfte.

Die Landesvermessung von Kanada erstreckte sich bisher im wesentlichen nur auf das flache Prairienland von Manitoba und die Nordwestterritorien und verursachte demzufolge nur geringe Schwierigkeiten. Als aber die Aufnahme auf das Felsengebirge ausgedehnt wurde, erwiesen sich die gewöhnlichen Methoden als gänzlich unzureichend, um mit wenig Kosten eine auf ausreichende Genauigkeit Anspruch machende Schnellvermessung herstellen zu können. Man nahm schliesslich die Zuflucht zur Photographie und erzielte damit sehr befriedigende Erfolge. Man begann damit im Jahre 1888 in der Hauptkette des Felsengebirges bei der Kanadischen Pacificbahn und hat bei ununterbrochener Arbeit bis jetzt über 5000 qkm vermessen. Die Leistungen waren anfänglich bei der mangelnden Erfahrung gering, und beliefen sich im Jahre 1888 auf etwa 650 qkm, in den Jahren 1891 und 1892 aber auf das Doppelte. Auf den Tag kamen zuletzt etwa 20 qkm und damit ist die Grenze dessen erreicht, was in jenen Gebieten von einem Vermessungstrupp, bestehend aus dem Feldmesser, einem Hilfsfeldmesser, einem Packer und einem Arbeiter in der guten Jahreszeit aufgenommen werden kann. Der Arbeitsfortschritt ist je nach der Natur des Geländes verschieden, da natürlich in flachen Gebieten von einem bestimmten Standpunkte aus eine erheblich grössere Fläche übersehen und photographirt werden kann, als in durchschnittenem Gelände. Der Aufenthalt an einem Aufnahmepunkt beträgt nur eine kurze Zeit; wenige Minuten genügen, um den Apparat zu orientiren und die Platten zu exponiren; die Geländeaufnahme besteht also im Grunde aus einer ununterbrochenen Wanderung. Wenn der kurze Sommer vorüber ist, werden der Packer und der Arbeiter entlassen und die übrige Zeit des Jahres wird mit der Kartirung der photographischen Aufnahmen zugebracht. Diese erfolgt unter der Annahme, dass die Photographie bei Anwendung geeigneter Linsen eine genaue Centralperspektive darstellt, für welche die Brennweite die Augendistanz abgibt. Nachdem der Horizont und die sonstigen, für die Rückkonstruktion wichtigen Linien eingetragen sind, kann diese ausgeführt werden. Deville hat das Verfahren eingehend in einer in Englischer Sprache erschienenen Schrift: „Photographische Vermessung, einschliesslich der Elemente der darstellenden Geometrie und der Perspektive“ eingehend beschrieben. Die Methode bietet im übrigen gegenüber derjenigen von Meydenbauer, welche bei uns genugsam bekannt geworden ist, nichts grundsätzlich neues.

Die Blätter werden im Maassstabe von 1:20000 aufgetragen, für die Veröffentlichung aber auf 1 : 40000 verkleinert. Einige Angaben, welche sich auf ein bestimmtes Blatt beziehen, sind der Mittheilung werth. Das gemeinte Blatt umfasst einen Flächenraum von 160 qkm. Die dazu gehörigen Aufnahmen wurden von 6 Stationen innerhalb und 11 Stationen ausserhalb desselben gemacht. Aus 35 photographischen Aufnahmen wurden 1075 Punkte des Blattes konstruirt; das entspricht 6 bis 7 Punkten auf das Quadratkilometer. Im übrigen lässt sich aus den einmal vorhandenen Aufnahmen jede beliebige Anzahl von Punkten ermitteln.

Die Kosten der Aufnahme stellten sich für das Jahr 1892 wie folgt:

Gehalt des Feldmessers	6000 ℳ	
„ „ Hilfsfeldmessers . .	2920 „	
sonstige Kosten	5917 „	
zusammen . .	14837 ℳ	auf 1300 qkm.

Das macht auf 1 qkm 11,4 ℳ

J. W. Schwedler †.

Am 9. d. Mts. starb in Berlin im 71. Lebensjahre der Wirkliche Geheime Oberbaurath J. W. Schwedler, ein Mann, dessen Name weit über Deutschlands und Europas Grenzen hinaus namentlich in allen Ingenieurkreisen bekannt war und Weltruf hatte. In erster Linie waren es Schwedler's vom tiefsten mathematischen Wissen getragene Bestrebungen für die rationelle Verwendung des Eisens zum Bau von Brücken, grossen Hallen usw., worin er durch Lehre und That bahnbrechend gewirkt hat. Bei fast allen, seit mehr als dreissig Jahren auf unsern heimischen Bahnen ausgeführten Bauten dieser Art haben die von ihm aufgestellten Grundsätze Anwendung gefunden und zahlreiche derselben sind theils unmittelbar nach seinen Entwürfen, theils unter seiner maassgebenden Mitwirkung entstanden. Wenn heute neben der praktischen auch die wissenschaftliche Behandlung dieses Gebietes in einem hohen, vor einigen Jahrzehnten noch nicht geahnten Maasse Gemeingut unserer Ingenieure geworden ist, so gebührt das Verdienst wesentlich dem segensreichen Einfluss, den Schwedler in vieljähriger Lehrthätigkeit ausgeübt und durch anerkannte Musterausführungen unterstützt und verstärkt hat. Am 28. Juni 1823, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ berichtet, in Berlin in einfachen bürgerlichen Verhältnissen geboren, war es ihm nur mit Entwickelung ausserordentlicher Willenskraft möglich, zunächst die zur Ablegung der Feldmesserprüfung erforderlichen Kenntnisse sich anzueignen. Seine hervorragende Begabung für die Lösung schwieriger Aufgaben der Ingenieurkunst erwies er im Jahre 1850, wo er in einem Wettbewerb mit seinem Entwurf einer Hängebrücke über den Rhein bei Köln unter 61 Bewerbern den ersten Preis davontrug. Im Jahre 1852 zum Baumeister ernannt, war er als ausführender Techniker beim Neubau der Siegbrücke bei Siegburg und dann vom Jahre 1855 an als Abtheilungsbaumeister auf der Strecke Köln-Eitorf der Köln-Giessener Eisenbahn thätig, bis er im Jahre 1858 zum Königlichen Eisenbahnbaumeister ernannt und als Hilfsarbeiter in das technische Eisenbahnbüreau des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen wurde, wo er die nöthige Musse gewann zur Veröffentlichung einer Reihe von

Aufsätzen bauwissenschaftlichen Inhaltes (sämmtlich in der im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Zeitschrift für Bauwesen", besonders in den Jahren 1859—1866 erschienen) die zum Theil von grosser Bedeutung für die fernere Entwickelung der Ingenieurwissenschaften geworden sind: „Theorie der Stützlinie mit Bezug auf Gewölbe"; „Statische Berechnung der festen Hängebrücke"; „Ermittelung der Durchbiegungen einiger der gebräuchlichsten Brückenkonstruktionssysteme"; „Ueber Brückenbalkensysteme von 200 bis 400 Fuss Spannweite"; „Theorie und Konstruktion der eisernen Kuppeldächer für Gasbehälter, Lokomotivschuppen usw." und endlich „Resultate über die Konstruktion eiserner Brücken" („Zeitschrift für Bauwesen" 1866, für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bearbeitet). Von seiner damaligen regen Thätigkeit beim Entwerfen grösserer Eisenbauten, und zwar nicht nur solcher für den Bedarf der Eisenbahnen, legen die Veröffentlichungen seiner Entwürfe für die Brahebrücke bei Czersk, die Fluth- und Oderbrücke bei Stettin, die Weserbrücke bei Corvey, die kurze und lange Oderbrücke in Breslau und die Oderbrücke in der Rechten Oderufer-Eisenbahn, die Elbbrücke bei Meissen, die Elbbrücke bei Hämerten u. a. m. ruhmreiches Zeugniss ab. Inzwischen war Schwedler im Jahre 1861 zum Eisenbahn-Bauinspektor, im Jahre 1865 zum Regierungs- und Baurath ernannt worden. Bei der letzteren Beförderung wurde ihm zugleich die Stelle des Vorstehers des technischen Büreaus in der Eisenbahnabtheilung des Arbeitsministeriums verliehen. Mit der im Jahre 1868 erfolgten Beförderung zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath, auf welche im Jahre 1873 die weitere zum Geheimen Oberbaurath folgte, gelangte Schwedler in jene wichtige Stellung, in welcher er auf die Ausgestaltung der Entwürfe für fast sämmtliche bei den Preussischen Eisenbahnbauten dieser Zeit vorkommenden Brücken, Viadukte und Bahnhofshallen einen maassgebenden und vermöge seiner ausserordentlichen Begabung und Regsamkeit zugleich einen bahnbrechenden Einfluss geübt hat. In dieser Stellung ist er bis zu seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienste im Jahre 1891 geblieben. Sein Uebertritt in den Ruhestand gestaltete sich zu einer grossartigen internationalen Kundgebung. Von Sr. Maj. dem Kaiser wurde ihm der Charakter als Wirkl. Geh. Oberbaurath verliehen, und die ganze Fachwelt der Erde sprach dem Altmeister in einer künstlerisch ausgestatteten Adresse, an deren Spitze der Name v. Maybach's stand, ihre Verehrung, Anerkennung und Dankbarkeit aus. Mehr als 3500 Unterschriften aus Deutschland, Oesterreich-Ungarn, der Schweiz, Italien, Russland, England, Holland, Belgien, Schweden, Amerika usw. bedeckten die Adresse. Dass es dem Heimgegangenen auch während seiner dienstlichen Laufbahn an äusseren Ehren und Auszeichnungen aller Art nicht gefehlt hat, ist selbstverständlich. So war er seit Begründung der Preussischen Akademie des Bauwesens deren Mitglied, wurde zum Ehrenmitglied auswärtiger Vereine und Gesellschaften ernannt und erhielt 1883 von Sr. Maj. dem Kaiser die goldene Medaille für Verdienste um das Baufach, eine Auszeichnung, die ausser ihm nur noch dem Altmeister der Wasserbaukunst Hagen zu theil geworden war. Einige Zeit vor seinem Uebertritt in den Ruhestand wurde er von einem Schlaganfall betroffen, von dem er sich nicht erholen konnte. Die letzten Lebensjahre waren durch zunehmendes Siechthum getrübt. Doch ist auch in den Tagen der Krankheit sein prächtiger freundlicher Humor, dieser hervorragende Charakterzug des ausgezeichneten Mannes, nie ganz versiegt gewesen. Es war ein arbeitsvolles, an Verdiensten und Segen reiches Leben, dem ein sanfter Tod in der Frühe des 9. Juni ein Ziel setzte.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Berichtigung von Frachtsätzen. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1894 sind auf Seite 38 des vom 1. September 1893 gültigen Tarifes, Theil III, Heft 1, des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes die Frachtsätze

Bregenz-Rorschach
Serie I und II von 32 auf 30 Cts.
Serie III „ 27 „ 23 „

zu berichtigen.

Wien, am 13. Juni 1894. (1449)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

2. Eröffnungen von Strecken.

Am 1. Juli 1894 wird die im Bau befindliche, 20,4 km lange Vollbahnstrecke Culmsee-Schönsee dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die auf der Strecke verkehrenden Züge sind aus dem auf den Stationen aushängenden Fahrplan ersichtlich, die Personen- und Gütertarife sind bei den Fahrkarten-Ausgabestellen verkäuflich.

Die Strecke wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Thorn unterstellt und hinsichtlich der Bahnunterhaltung und Bahnaufsicht, einschliessl. der Verwaltung der Bahnpolizei, der mit diesem Betriebsamt verbundenen Eisenbahn-Bauinspektion Thorn II zugetheilt werden.

Bromberg, den 11. Juni 1894. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung der Bahnstrecke Arnstadt-Stadtilm. Am 18. Juni d. J. wird die 15,91 km lange Theilstrecke

Arnstadt-Stadtilm

der im Bau begriffenen Haupteisenbahn Arnstadt-Saalfeld dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die an der neuen Bahnstrecke gelegenen Stationen, der Bahnhof Marlishausen, die Haltestelle Roda-Niederwillingen und der Bahnhof Stadtilm werden sämmtlich für den Verkehr von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungsgütern, sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet.

Abfertigung von Fahrzeugen sowie Privatdepeschenverkehr findet nur auf Station Stadtilm statt.

Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die Stationen der neuen Bahnstrecke nicht geeignet.

Die neue Bahn hat Anschluss in Arnstadt an die bestehende Haupteisenbahn Neudietendorf-Ritschenhausen, sie wird dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Erfurt unterstellt und der Bauinspektion zu Arnstadt zugetheilt.

Für die Bahn Arnstadt-Stadtilm haben Gültigkeit:

die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892,
die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie
die Tarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt.

Die Tarife und der Fahrplan werden besonders bekannt gegeben.

Erfurt, den 15. Juni 1894. (1451 MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Die Ausnahme-Frachtsätze für Farbhölzer von Mannheim, Ludwigshafen, Gustavsburg und Mainz nach Neckarelz werden mit Wirkung vom 1. September l. J. um 5 bis 11 ₰ für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft ertheilt unser Güter-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 16. Juni 1894. (1452)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Anhang zu den Entfernungs- und Stationstabellen der Hefte 5 und 8 des Verbands-Gütertarifs — enthaltend besondere Tarifentfernungen, welche für den Fall der Unterbrechung des Verkehrs über die Eisenbahn-Schiffbrücken bei Speyer und Maxau in gewissen Stationsverbindungen der Frachtberechnung zu Grunde zu legen sind — ist ein Ergänzungsblatt ausgegeben worden.

Karlsruhe, den 12. Juni 1894. (1453)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Verkehr mit den Haltestellen Obertsroth und Reichenthaler Strasse der hinteren Murgthal-Eisenbahn sind noch folgende weitere Ueberfuhrgebühren für Wagenladungsgüter festgesetzt worden:

Für die Ueberführung eines Wagens von

Obertsroth nach Hilpertsau und umgekehrt	7 ℳ
Obertsroth nach Reichenthaler Strasse und umgekehrt	7.50 „
Obertsroth nach Weisenbach und umgekehrt	8 „
Reichenthaler Strasse nach Hilpertsau und umgekehrt	7 „
Reichenthaler Strasse nach Weisenbach und umgekehrt	7 „

Karlsruhe, den 13. Juni 1894. (1454)
Generaldirektion.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband. Am 1. Juli 1894 tritt im Ostdeutsch-Ungarischen Verbande zu dem ab 1. November 1893 gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Oelsaaten, Kleie etc. der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufnahme der Station Hertwigswalde.
II. Geänderte Frachtsätze für die Station Hatvan.
III. Druckfehler- und Frachtsatzberichtigungen.
IV. Aenderung von Stationsnamen.

Die in diesem Nachtrag enthaltenen, durch Druckfehler- und Frachtsatzberichtigungen herbeigeführten Tariferhöhungen treten erst am 15. August 1894 in Kraft.

Der Nachtrag kann bei den bekannten Dienststellen zum Preise von 0.30 *M.* bezogen werden.

Breslau, den 13. Juni 1894. (1455)
Königliche Eisenbahndirektion,
für die Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch - Oesterreichischer Verband. Heft 1. Am 20. d. Mts. gelangen folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 32 für die Artikel Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleiglätte, alte Bleikugeln und andere metallische Abfälle, gültig bei Aufgabe von mindestens 10000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht hierfür, zur Anwendung:

nach	von Friedrichshütte	von Rosdzin
	für 100 kg in Mark	
Budweis K. K. Oe. St. B.	2,63	2.66
Dux A. T. E. . . . / Dux-Liptitz K. K. Oe. St. B. .	1,80	1,91
Haida B. N. B. . . .	1,62	1,72
Kosten K. K. Oe. St. B.	1,77	1,88
Pilsen B. W. B. . . .	2,33	2,43
Prag, Bubna, Lieben St. E. G. . . . . / Prag, Lieben, Wisocan Oe. N. W. B. .	1,99	2,07

Breslau, den 14. Juni 1894. (1456)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Allgemeinen Eisenbahngütertarif (Theil I) für die Deutsch-Luxemburgischen Verkehre vom 1. Januar 1893 kommt am 1. Juli d. J. ein Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen sowie Berichtigungen. Durch die Aenderung der Zusatzbestimmung II zu § 41 werden die in den Ziffern XLVIII, LIV, LV und LVI der Anlage B zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands aufgeführten Gegenstände von der eilgutmässigen Beförderung als Stückgut ausgeschlossen. Diese Beschränkung tritt indessen erst am 1. August d. J. in Geltung.

Strassburg, den 10. Juni 1894. (1457)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen.

Militärbahn - Staatsbahnverkehr und Anhang zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt, enthaltend den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen etc. Am 15. Juni 1894 tritt zum Gütertarif des Militärbahn-Staatsbahnverkehrs der Nachtrag VII und zum Oberschlesischen Steinkohlen-Ausnahmetarif der Nachtrag I in Kraft.

Der zuerst genannte Nachtrag enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen und Anschlussgeleisen, der Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen etc., der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, der allgemeinen Kilometertariftabellen, der Stationstariftabellen und in beiden Nachträgen neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für Berlin, Militärbahnhof und Zossen Militärbahnhof, sowie Berichtigungen.

Ausserdem enthält der zuletzt genannte Nachtrag Frachtsätze für einige neu aufgenommene Kohlenversandstationen und für Marienfelde. Militärbahnhof.

Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Entfernungen bezw. Frachtsätze bis zum 31. Juli d. J. in Kraft.

Erfurt, den 13. Juni 1894. (1458MG)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg-Erfurt. Am 15. Juni d. J. kommt der Nachtrag XXI zum Gütertarif zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, sowie Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Erfurt, den 10. Juni 1894 (1459MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokalgütertarif des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Frankfurt-Erfurter Staatsbahn-Gütertarif. Am 20. Juni 1894 gelangen für die Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets von Artern nach verschiedenen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Frankfurt am Main ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen.

Erfurt, den 12. Juni 1894. (1460MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. werden zu dem Verbandsgütertarife Theil II der Nachtrag II, sowie zu den Tarifheften Nr. 1, 2a, 2b, 3 und 4 die Nachträge VI, ferner zu Tarifheft Nr. 5 der Nachtrag VIII und zu Tarifheft Nr. 6 der Nachtrag X eingeführt. Dieselben enthalten ausser verschiedenen schon vorher veröffentlichten Tarifmaassnahmen, Aenderungen und Ergänzungen der bestehenden Bestimmungen, Vorschriften, Entfernungen und Frachtsätze, sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Surburg, Hilpertsau, Nieder-Walluf, Spangenberg, Tann, Eutritzsch, Töppeln-Ladegeleis, Zwönitz, Marlishausen, Stadtilm, Frankenhausen, Ahlbeck und Heringsdorf (bezüglich der drei zuletzt genannten Stationen gültig vom Tage der Betriebseröffnung). Nähere Auskunft ertheilen die Verbands - Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 12. Juni 1894. (1461MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Am 1. Juli 1894 kommt der Nachtrag XIV zum Tarifheft 2 zur Einführung. Er enthält Aenderungen von Stationsnamen und der besonderen Tarifvorschriften, ferner Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Stationstariftabellen, der Ausnahmetarife und der Tarife und Bestimmungen für den Verkehr mit den Bayerischen Vizinal- und Lokalbahnstationen. Die letztbezeichneten Aenderungen und Ergänzungen gelten vom 1. Juli 1894 an auch bezüglich des Tarifheftes 1.

Abzüge des Nachtrages XIV sind bei den betheiligten Dienststellen zu erlangen.

Dresden, am 14. Juni 1894. (1462)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee Eisenbahnverband. Die zwischen den Stationen Paulinenaue und Friesack belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Vietznitz wird am 20. Juni d. J. für den Wagenladungsgüterverkehr sowie für die regelmässige Beförderung von Milchsendungen eröffnet und vom gleichen Tage ab in den Nord-Ostsee Verbandsgütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Fracht ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Altona, den 13. Juni 1894. (1463)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für mineralische Schmieröle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Langenzersdorf und umgekehrt . .	145 kr
Von Schönpriesen-Umschlag nach Langenzersdorf und umgekehrt . .	140 kr
Von Dresden-Elbkai nach Langenzersdorf und umgekehrt . .	192 kr

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 kr Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 14. Juni 1894. (1464)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerisch-Südbadischer Güterverkehr. (Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Tarifen.) Die Gültigkeit der Tarife, Theil III, Heft 3 und 4 vom 1. Januar 1891 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Eisenbahnverbandes, der Tarife, Theil III, Heft 3 vom 1. September 1886 und Theil III, Heft 4 vom 10. Oktober 1888 des Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerisch-Südbadischen Güterverkehres (vergl. die Kundmachung in Nr. 23 und 30 dieser Zeitung vom 21. März bezw. 18. April 1894 [Ord. Nr. 654 beziehungsw. 897] wird bis 31. Juli 1894 verlängert.

Wien, am 13. Juni 1894. (1465)
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-Oesterr. Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zu Tarif Theil II Heft 2 vom 1. Januar 1894. Mit Gültigkeit vom 1. August 1894 tritt der Nachtrag I zum Tarife, Theil II Heft 2, gültig 1. Januar 1894, in Kraft. Derselbe enthält neben einer Abänderung der besonderen Tarifbestimmungen, hinsichtlich der Lieferungs-Zuschlagsfristen die Aenderung mehrerer Frachtsätze des Haupttarifes, die Aufnahme der Stationen Deutsch-Liebau, Mährisch-

Neustadt, Mährisch-Schönberg, Petersdorf-Ullersdorf, Teplitz-Waldthor, Treublitz, Volksgarten und Zöptau in die Klassen- und Ausnahmetarife, die Erweiterung des Ausnahmetarifes XV für Salz, eine Druckfehlerberichtigung und Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. im Wege der Verbandstationen zum Preise von 50 Heller = 25 kr. Oe. W. zu beziehen.

Wien, am 17. Juni 1894. (1466)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Berichtigung einer Kundmachung. Der in der Kundmachung des Verordnungsblattes Nr. 59 vom 26. Mai d. J. auf Seite 1051 angekündigte Nachtrag I zum Anhang des Elbeumschlagtarifes für Ungarn gelangt nicht zur Ausgabe.

Wien, 12. Juni 1894. (1467)

Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Lokalbahn Königshan-Schatzlar (im Betriebe der K. K. priv. Süd-Nordd. Verbindungsbahn). (Einführung des Nachtrages I.) Am 1. Juli 1894 tritt zu dem vom 1. Juni 1890 gültigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 5 kr. bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894. (1468)

Die Direktion der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, als betriebführende Verwaltung der K. K. priv. Lokalbahn Königshan-Schatzlar.

Kohlenverkehr Böhmen - Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau Einführung des Nachtrages I zum Ausnahmetarife. Am 1. Juli d. J. gelangt Nachtrag I zum Ausnahmetarife vom 1. November 1891 für den Kohlenverkehr Böhmen - Oberösterreich mit Vorarlberg und Lindau zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen von Stationsnamen, neue Tarifbestimmungen, neue Frachtsätze von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Kaschau - Oderberger Eisenbahn, ferner die Einbeziehung der Stationen Wiesa K. K. St. B. und Radnitz B. W. B. und ein neues Verzeichniss der Schleppbahn-Gebühren.

Dieser Nachtrag ist zum Preise von 10 kr. durch die betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zu beziehen.

Wien, am 1. Juni 1894. (1469)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Vorarlberger und Lindauer Verkehr. Aufhebung von Tarifen. Am 31. Juli 1894 treten ausser Kraft:

a) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. des Oesterreichisch - Ungarisch - Vorarlberger Verkehres, gültig vom 1. Juni 1891, sammt Nachtrag I;
b) der Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide etc. des Oesterreichisch - Ungarisch - Lindauer Verkehres, gültig vom 1. Juni 1891, sammt Nachtrag I.

Ueber die an deren Stelle tretenden neuen Tarife wird später besondere Bekanntmachung erlassen werden.

Wien, am 13. Juni 1894. (1470)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica. Einführung eines Nachtrages. Mit 1. August 1894 n. St. tritt der Nachtrag II zu dem vom 20. Dezember 1892 a. St./1. Januar 1893 n. St. gültigen Tarife für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft. Derselbe enthält neuberechnete Frachtsätze für Stationen der Kgl. Rumänischen Staatsbahnen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen unentgeltlich zu beziehen.

Wien, am 15. Juni 1894. (1471)

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr. Für Mahlprodukte und Mehl treten bei Aufgabe von 5000 t bis Ende des Jahres 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	
von Arad	281 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag	
von Arad	276 ₰
Nach Dresden-Elbkai	
von Arad	317 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 14. Juni 1894. (1472)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. August 1894 tritt an Stelle des Tarifs für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits bezw. zwischen Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg über die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 16. Oktober 1881 nebst Nachträgen ein neuer Tarif, Theil II, enthaltend Preistafeln, in Kraft.

Durch diesen Tarif, welcher ausser einigen geringfügigen Erhöhungen mehrfach Ermässigungen der bisherigen Sätze enthält, werden die Beförderungspreise für einzelne Verkehrsbeziehungen mangels jeglicher Nachfrage aufgehoben, dagegen für verschiedene Stationsverbindungen neue Preise dem hervorgetretenen Bedürfnisse entsprechend zur Einführung gebracht. Der Tarif kann zum Selbstkostenpreise von 0,70 ℳ durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Bromberg, den 14. Juni 1894. (1473)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Kuttenberger Lokalbahn (im Betriebe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn). (Einführung des Nachtrages I.) Am 1. Juli 1894 tritt zu dem vom 1. Oktober 1891 gültigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 5 Kreuzern bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894. (1474)

Die Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, als betriebführende Verwaltung der K. K. priv. Kuttenberger Lokalbahn.

K. K. priv. Lokalbahn Caslau-Zawratetz - Tremosnitz - Caslau - Mocowitz (im Betriebe der K. K. priv. österr. Nordwestbahn). (Einführung des Nachtrages I.) Am 1. Juli 1894 tritt zu dem vom 1. Juni 1890 gültigen Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen.
2. Schülerkarten für die Strecke Caslau-Wrdy-Bucic.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 5 Kreuzern bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894. (1475)

Die Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn, als betriebführende Verwaltung der K. K. priv. Lokalbahn Caslau-Zawratetz-Tremosnitz-Caslau-Mocowitz.

Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha (im Betriebe der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn). (Einführung des Nachtrages II.) Am 1. Juli 1894 tritt zu dem Gebührentarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Berichtigungen und Ergänzungen.
2. Fahrpreise für Hin- und Rückfahrkarten.

Exemplare dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion um den Preis von 5 Kreuzern bezogen werden.

Wien, am 12. Juni 1894.

Die Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Gross-Priesen-Wernstadt-Auscha. (1476)

K. K. priv. Böhmische Nordbahn. Nachtrag IV zu den Tarifen und Tarifbestimmungen für den Transport von Personen, Reisegepäck und Hunden sowie Expressgut vom 1. Oktober 1890 (im Lokalverkehre). Mit 15. Juli a. c. tritt der IV. Nachtrag zum genannten Tarife in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Preise für Hin- und Rückfahrkarten der I.—XIII. Zone für die II. und III. Klasse Personenzug nebst diesbezüglichen Bestimmungen, ferner geänderte Bestimmungen über die Berechnung des Frachtzuschlages für Deklaration des Interesses an der Lieferung von Gepäck, Hunden und Expressgut, endlich erleichternde Bestimmungen über die Ausfertigung von Arbeiterlegitimationen zur Erlangung ermässigter Fahrpreise.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen oder durch die gesellschaftliche Direktion in Prag zum Preise von 10 Kreuzern Oester-

reichischer Währung pro Stück zu beziehen.
Prag, am 15. Juni 1894. (1477)

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband. Einführung des Nachtrages I zu Tarif, Theil II. Am 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1894 gültigen Tarif, Theil II des Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverbandes in Kraft.
Dieser Nachtrag enthält:
Aufnahme der Station Nestomitz (Zuckerfabrik) in den Ausnahmetarif Nr. 7.
Neuen Ausnahmetarif Nr. 21.
Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.
Aenderung eines Stationsnamens.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Heller = 10 ₰ für das Stück erhältlich.
Wien, am 16. Juni 1894. (1478)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

5. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Am 1. Juli 1894 tritt für den Direktionsbezirk Bromberg an Stelle des bisherigen Kilometerzeigers vom 1. August 1891 nebst Nachträgen ein neuer Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:
a) Personen und Reisegepäck,
b) Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen,
c) Eil- und Frachtgütern
in Kraft. Derselbe kann durch die Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Bezirks zum Preise von 3,30 ℳ für das Stück bezogen werden und enthält u. a. die Entfernungen für die Stationen der Strecken Culmsee-Schönsee und Mohrungen-Wormditt, sowie die durch diese Abkürzungsstrecken eintretenden Aenderungen in den bisherigen Entfernungen. Die aus Anlass der Strecke Mohrungen-Wormditt eintretenden Aenderungen und Ergänzungen gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Neubaustrecke, welcher Zeitpunkt noch besonders bekannt gemacht werden wird.
Durch die im Kilometerzeiger erscheinende Entfernung Marienburg-Schönsee werden die Frachtsätze für diese Stationsverbindung im Nachbarverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Bahn aufgehoben.
Neben vielfachen Ermässigungen bringt der neue Kilometerzeiger auch theilweise geringfügige Erhöhungen, welche erst vom 16. August 1894 Gültigkeit erlangen.
Bromberg, den 13. Juni 1894. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Der am 30. Juni 1894 fällige Zinsenkupon unserer Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird und zwar:
jener der Schuldverschreibungen
lit. A pr. 1500 ℳ D. R.-W. mit 30 ℳ D. R.-W. und
lit. B pr. 300 ℳ D. R.-W. mit 6 ℳ D. R.-W.
vom 1. Juli d. J. an
in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
eingelöst.
Teplitz, den 15. Juni 1894. (1480)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

7. Verdingungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. Nebenbahn von Flonheim nach Wendelsheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten von Abtheilung 0,175 bis Abtheilung 4,100 der Nebenbahn von Flonheim nach Wendelsheim in den Gemarkungen Flonheim, Uffhofen und Wendelsheim sollen auf dem Wege des Angebots zusammen an einen Uebernehmer vergeben werden.
Die Arbeiten sind, wie folgt, veranschlagt:

Erd- und Planirarbeiten	47 687,83 ℳ
Kunstbauten	17 468,03 „
Unterbauarbeiten . . .	13 703,03 „
Chaussirungsarbeiten .	6 274,31 „
	85 133,20 ℳ

Die betreffenden Pläne, die Kostenanschläge und die Bedingungen sind auf dem Büreau unseres Bezirksingenieurs Herrn Baurath Schmidt zu Worms zur Einsicht aufgelegt und sind die Angebote längstens bis zum 10. Juli l. J., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt auf unserem Sekretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken:
„Angebot wegen Uebernahme der Arbeiten zur Erbauung der Nebenbahn Flonheim-Wendelsheim."
Mainz, den 13. Juni 1894. (1481)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen in 17 Loosen 17 Stück Centesimal-Brückenwaagen ohne Geleisunterbrechung für 30 000 kg Wiegefähigkeit beschafft werden. Lieferungsbedingungen liegen in dem technischen Büreau M., Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 75 ₰ portopflichtig abgegeben. Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Centesimal-Brückenwaagen" zu dem auf Dienstag, den 3. Juli 1894, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion „Am Oberschlesischen Bahnhof 21/23" einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 18. Juni 1894. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Kokosdecken für Personenwagen. Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1894/95 erforderlichen
638 Stück geflochtenen Kokosdoppelmatten und
318 Stück geplüschten Kokosmatten (Kokosvelourdecken)
soll in 2 Loosen verdungen werden.
Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Materialienbüreau hier, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen porto- bezw. bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Die an das vorbezeichnete Büreau einzusendenden Angebote werden in dem vor demselben
am 9. Juli 1894, Vormittags 11 Uhr,
stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 23. Juli 1894.
Magdeburg, den 12. Juni 1894. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Wege der öffentlichen Ausschreibung sollen in 6 Loosen
a) 3 Lokomotiv-Drehscheiben von 16,200 m Durchmesser,
b) 1 Lokomotiv-Drehscheibe von 14,200 m Durchmesser und
c) 3 Wagen-Drehscheiben von 7,200 m Durchmesser
für die Stationen Camenz, Glatz, Ratibor und Arnswalde und Gleiwitz beschafft werden.
Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem technischen Büreau M., Brüderstrasse 36, von 9 bis 12 Uhr Vormittags zur Einsicht aus und werden von uns gegen postfreie Einsendung von baar 5 ℳ portopflichtig abgegeben.
Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Drehscheiben" zu dem auf Donnerstag, den 5. Juli 1894, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Termine an die unterzeichnete Direktion am Oberschlesischen Bahnhof 21/23 einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 14. Juni 1894. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die Lieferung von:
a) 5 Stück Personenzug - Gepäckwagen,
b) 30 „ Personenwagen III. Kl.,
c) 11 „ Güterzug-Gepäckwagen,
d) 111 „ bedeckten Güterwagen zu 15 t
soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden und ist hierzu Termin auf
Freitag, den 6. Juli d. J.,
Vormittags 11 Uhr,
bei unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst anberaumt, an welche Dienststelle bis dahin auch die Angebote mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wagen"
einzureichen sind. Die Bedingungen nebst Beschreibung und Zeichnungen der Wagen sind ebendaselbst einzusehen, sowie gegen Zahlung folgender Herstellungskosten, einschliesslich der allgemeinen und Bewerbungsbedingungen erhältlich: zu a: für 2,80 ℳ, zu b: für 2,80 ℳ, zu c: für 3,10 ℳ, zu d: für 3,10 ℳ. Zu den Wagen unter a und b gehört ausserdem noch 1 Heft „besondere Bedingungen", welches für 0,50 ℳ abgegeben wird.
Zuschlagfrist 4 Wochen.
Strassburg i/E., den 14. Juni 1894. (1485)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Zwei Tenderlokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und 42 000 kg Dienstgewicht für Normalspur, in vollständigem betriebsfähigen Zustand, sind zu verkaufen.
Genauere Beschreibung, Zeichnung und Verkaufsbedingungen sind von der unterzeichneten Direktion kostenlos zu beziehen. (1486)
Direktion der Orientalischen Eisenbahnen, Konstantinopel.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 48. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nichtamtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 23. Juni 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. Juni 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Das Grossherzoglich Hessische Gesetz über die Nebenbahnen, und die Erbauung von Sekundärbahnen in Hessen.

(Schluss aus Nr. 47).

Bei Vorlage des Gesetzes über die Nebenbahnen erklärte die Regierung, der Bau grösserer Bahnlinien (Hauptbahnen) könne nach Lage der Verhältnisse nicht mehr in Frage kommen, vielmehr dürfe nur der Lokalverkehr in Rechnung gezogen werden. Die Begründung lautet: Es kann sich nur darum handeln, einzelne Gegenden des Landes mit dem bestehenden Eisenbahnnetz zu verbinden. An eine Rentabilität solcher Lokalbahnen ist aber nicht zu denken, wenn sie als Hauptbahnen ausgeführt und ausgerüstet werden. Eine bedeutende Ermässigung der Betriebs- und Anlagekosten kann aber nur dadurch erzielt werden, dass einerseits auf geringe Fahrgeschwindigkeit zurückgegangen wird, andererseits die stationären Einrichtungen in der einfachsten, billigsten Weise hergestellt werden. Das Zurückgehen auf einfachere Verhältnisse des Bahnbetriebes, welcher als „Sekundärbahnbetrieb“ bezeichnet wird, ist eine rein finanzielle Maassregel. Die Anlagekosten von normalspurigen Sekundärbahnen stellen sich für 1 km auf 28 000—80 000 ℳ; im Durchschnitt dürften für inländische Sekundärbahnen 50 000 ℳ für 1 km zu rechnen sein. Hauptbahnen kosten dagegen 200 000—300 000 ℳ für 1 km und erfordern hiernach die Verzinsung von 4 bis 6 Mal höheren Anlagekapitalien. Ebenso erfordert auch, wegen der geringeren Fahrgeschwindigkeit, das Betriebsmaterial weniger Aufwand. Für die in Hessen noch weiter anzulegenden Bahnen muss deshalb der Sekundärbahnbetrieb von vornherein ins Auge gefasst und daran festgehalten werden. Die Aufgabe besteht darin, die Kosten der Bahnanlagen den vorhandenen Bedürfnissen so anzupassen, dass selbst bei verhältnissmässig geringem Verkehr die Einnahmen aus dem Verkehr die Kosten des Betriebs nicht allein decken, sondern dass auch noch eine mässige Verzinsung des rechnungsmässigen Anlagekapitals erzielt wird. Um die Anlagekosten zu vermindern, sollen durch Mitbenutzung öffentlicher Strassen die Kosten besonderer Bahnkörper theilweise erspart werden; Stationsanlagen usw. sind in einfachster für die geringen Verkehre ausreichenden Weise herzustellen. Die Betriebskosten sollen durch Vereinfachung des Betriebs und Verwendung leichterer Betriebsmittel so niedrig wie möglich gehalten werden.

Ueber die Heranziehung des Staates zum Lokalbahnbau äussert sich die Begründung: Die in Hessen angelegten

Eisenbahnen wurden in erster Linie nicht aus Lokalrücksichten für irgend eine Stadt oder für einen begrenzten engeren Bezirk, sondern vorzugsweise aus dem Gesichtspunkte des allgemeinen Staatsbedürfnisses gebaut. Allerdings sind hierbei auch die lokalen Bedürfnisse einzelner Städte und Gegenden befriedigt worden. Es wäre ein Irrthum, wenn man aus diesem Vorgang und in der Absicht einer Ausgleichung der für die Hauptbahnen der Gesammtbevölkerung auferlegten Steuerlasten nunmehr versuchen wollte, die Verpflichtung des Staates gesetzlich zu statuiren, auch fernerhin allen lokalen Bedürfnissen nach Eisenbahnen auf Staatskosten zu entsprechen. Hierdurch würden noch grössere Ungleichheiten bezüglich der steuerlichen Leistungen innerhalb der Bevölkerung geschaffen. Nachdem durch die rasche Ausbreitung des Deutschen Eisenbahnnetzes und die langsame Entwickelung der wirthschaftlichen Verhältnisse einzelner Landestheile, welche bereits Eisenbahnen besitzen, die Eisenbahnrenten in ein Missverhältniss zu den Eisenbahnschulden gekommen sind, empfiehlt es sich, den Staat für den Weiterbau von Bahnen nur insoweit heranzuziehen, als im Staatszweck liegende Gründe allgemeiner volkswirthschaftlicher Natur dafür sprechen. Die Befriedigung der weiteren Bedürfnisse engerer Kreise wird zunächst diesen Kreisen zu überlassen sein usw. Die Begründung erwähnt sodann die im Gesetzentwurf vorgesehenen drei verschiedenen Formen der Staatsunterstützuug (s. Nr. 46, S. 430) und fährt fort: Es empfiehlt sich nicht, von vornherein einen Plan für die Weiterbildung des Eisenbahnnetzes durch Anlage von Sekundärbahnen aufzustellen, noch weniger die Reihenfolge der Ausführung. Den Interessentenkreisen ist die Würdigung ihrer lokalen Bedürfnisse zunächst anheimzugeben, ebenso die Abwägung der Vortheile gegenüber den pekuniären Leistungen. Tritt je nach Lage der Verhältnisse eine staatliche Unterstützung ein, so hat solche mehr Aussicht auf Erfolg, als wenn auf Grund eines Gesetzes die Reihenfolge im voraus festgesetzt würde.

Ueber die Frage, unter welchen Verhältnissen Schmalspurbahnen vor Normalspurbahnen den Vorzug verdienen, sind folgende Ausführungen von Interesse: Die Preussische Regierung hat bei ihren jüngsten Vorlagen wegen des Baues von Sekundärbahnen nur normalspurige Bahnen in Vorschlag gebracht. Die Sächsische Regierung gab dagegen dem Schmalspursystem den Vorzug. Die Bayerische Regierung unterzog in einer Denkschrift die Frage einer eingehenden Erörterung und sprach sich dahin aus, dass nur von Fall zu Fall zwischen Normalspur und Schmalspur gewählt werden soll. Vorgängig würden in erster Reihe die technischen und kommerziellen Momente des bestimmten Falles festzustellen, sodann aber, an der Hand der technischen Erhebungen und Behelfe die vornehmlich beachtenswerthe ökonomische Seite zu untersuchen sein. Unstreitig gewähre die Normalspur, wenn die Einrichtungen in dem geringst zulässigen Maass gehalten werden, so viele Vortheile, dass sie die Regel bleiben und die Schmalspur nur die Ausnahme sein wird usw. Das Gesetz hielt jene Frage offen (s. S. 429), sie wird von Fall zu Fall entschieden; es soll freier Spielraum in der Wahl der billigsten und relativ zweckmässigsten Konstruktion und Ausrüstung der Sekundärbahnen für die den verschiedensten Gegenden und Bezirken eigenthümlichen Verkehrsverhältnisse gewährt werden.

Ueber die Tariffrage äussert die Begründung: Die Frage, ob für Sekundärbahnen ohne weiteres die Tarife für den Personen- und für den Güterverkehr der anschliessenden Hauptbahnen in Anwendung zu bringen sind, hat verschiedene Beurtheilung erfahren. Die Anwendung niedrigerer Tarifsätze auf den Nebenbahnen als auf den Hauptbahnen kommt kaum in Betracht, weil die Rücksicht auf die Rentabilität der ersteren solches in der Regel nicht zulassen wird. Dagegen dürfte in manchen Fällen es angängig und auch nothwendig sein, bei den Nebenbahnen etwas höhere Tarifsätze in Anwendung zu bringen, als bei den Hauptbahnen. Man wird hierbei aber in Rücksicht auf Hebung und Belebung des Verkehrs, sowie mit Rücksicht auf die Konkurrenz des gewöhnlichen Strassenfuhrwerks auf den guten Chausseen von einer bedeutenderen Erhöhung der Tarifsätze absehen müssen. Im allgemeinen Verkehrsinteresse unterwarf deshalb das Gesetz die Tarife der Beförderungspreise auf Lokal- und Strassenbahnen der Genehmigung der Regierung (s. Art. 10 Nr. 47, S. 439).

Nach Erlass des Nebenbahngesetzes gelangten aus allen Theilen Hessens Anträge auf Erbauung von Sekundärbahnen an Regierung und Landstände, weit über die wirklich vorhandenen Bedürfnisse hinaus. Nach einer vorhandenen Berechnung hätten diese Projekte bei einer Gesammtlänge von cirka 715 km, und bei einem Durchschnittssatz von 50 000 *M.* Anlagekapital für 1 km einen Aufwand von cirka 35 000 000 *M.* erfordert. Es wären auf Grund einer annähernden Rentabilitätsberechnung, nach Abzug der Einnahmen von den Betriebsausgaben, jährlich 1 420 000 *M.* zur Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich gewesen, wodurch sich der damalige (1884) Zuschuss des Staates für Eisenbahnen von 1 405 408 *M.* auf 2 825 408 *M.* erhöht hätte. Die Regierung griff deshalb aus der Ueberzahl der Anträge die Nebenbahnen heraus, deren Ausführung besonders nothwendig erschien. Das erste Gesetz vom 14. Juli 1884, die Herstellung mehrerer Nebenbahnen betr. (Regierungsbl. Nr. 18), ermächtigte die Regierung zur Herstellung folgender normalspuriger Nebenbahnen:

Bahn	Provinz
1. von Stockheim nach Ortenberg, von Hirzenhain nach Gedern, 2. von Hungen nach Laubach, mit Abzweigung nach der Friedrichshütte, 3. von Nidda nach Schotten,	Provinz Oberhessen;
4. von Station Eberstadt der Main-Neckarbahn nach Pfungstadt, 5. von Reinheim über Grossbieberau und Brensbach nach Reichelsheim,	Provinz Starkenburg;
6. von Osthofen nach Westhofen, 7. von Sprendlingen nach Wöllstein,	Provinz Rheinhessen.

Nach Art. 4 übernimmt die Regierung den Bau und Betrieb der unter 1, 2, 3, 4 aufgeführten Bahnen und erhält einen Gesammtkredit von 2 051 000 *M.* aus Staatsmitteln. Mit der Ausführung ist erst vorzugehen, wenn

A. das gesammte Gelände nach Maassgabe des Gesetzes vom 29. Mai 1884 dem Staate unentgeltlich überwiesen ist;

B. von den Interessenten an Geldbeiträgen zu den Baukosten übernommen und sichergestellt sind:

a) für die Bahn Stockheim-Ortenberg-Hirzenhain-Gedern	30 000 *M.*
b) für die Bahn Hungen-Friedrichshütte-Laubach	40 000 „
c) für die Bahn Nidda - Schotten	25 000 „
d) für die Bahn Eberstadt - Pfungstadt	25 000 „
zusammen	120 000 *M.*

Nach Art. 3 kann der Bau und Betrieb der Nebenbahnen unter 5., 6. und 7. an Eisenbahnunternehmer übertragen werden; die Regierung wird ermächtigt, für den Bau folgende staatliche Beihilfen zu gewähren:

a) für die Bahn von Reinheim nach Reichelsheim	290 000 *M.*
b) für die Bahn von Osthofen nach Westhofen	80 000 „
c) für die Bahn von Sprendlingen nach Wöllstein	80 000 „
zusammen	450 000 *M.*

Sollten sich innerhalb Jahresfrist keine Unternehmer finden, so übernimmt der Staat den Bau, und ist dann ermächtigt, den Gesammtbetrag von 1 405 000 *M.* aus Staatsfonds zu verwenden. Die pekuniär betheiligten Gemeinden erhalten aus der Landeskulturrentenkasse die übernommenen Geldbeträge zu mittlerem Zinsfuss geliehen.

Im Jahre 1885 folgten die Nebenbahnprojekte:

1. von Weinheim (Baden) über Viernheim nach Mannheim soweit die Linie Hessisches Gebiet berührt, und
2. von Worms (Rheinhessen) nach Offstein-Landesgrenze.

Erstere Bahn kommt auf Hessischem Gebiet grösstentheils auf Strassenterrain zur Ausführung, während die Linie von Worms nach Offstein eigenes Planum erhielt. Das Gesetz vom 9. September 1885 (Regierungsbl. Nr. 25) ermächtigte die Regierung, den Bau und Betrieb Unternehmern zu übertragen und zu den Kosten der Erbauung und ersten Ausrüstung mit Betriebsmitteln bis zum Höchstbetrage von 18 000 *M.* und 20 000 *M.* einmalige Zuschüsse à fonds perdu aus Staatsmitteln zu gewähren.

Das dritte Gesetz vom 15. November 1890 (Regierungsbl. Nr. 47) eröffnete der Regierung statt der geforderten 10 893 000 *M.* auf Grund einer völlig umgearbeiteten Vorlage und durch Neubewilligungen einen Baukredit von 23 500 000 *M.* (durch späteres Gesetz vom 30 Januar 1892 auf 25 000 000 *M.* erhöht). An Stelle der von der Regierung angebotenen Nebenbahnen traten nach dem Gesetze vom 15. November 1890 die folgenden, von den Landständen beschlossenen Linien:

1. von Homberg nach Londorf,
2. von Lollar nach Londorf,
3. von Nieder-Gemünden nach Homberg,
4. von Salzschlirf nach Schlitz,
5. von Laubach nach einem Punkte der Eisenbahn Giessen-Fulda zwischen Grünberg und Station Mücke,
6. von Gedern nach Lauterbach,
7. von Friedberg, westlich von Birstedt nach Hungen,
8. von Nidda nach Friedberg,
9. von Offenbach nach Reinheim,
10. von Oberroden nach Offenbach mit Abzweigungen Dreieichenhain - Langen und Sprendlingen - Langen,
11. von Lorsch über Heppenheim nach Fürth,
12. von Weinheim nach Fürth,
13. von Worms über Abenheim-Westhofen-Odernheim-Hahnheim nach Bodenheim,
14. von Friesenheim-Köngernheim nach Oppenheim und Nierstein,
15. von Alzey nach Odernheim,
16. von Hassloch über Bechtheim nach Osthofen,
17. von Osthofen über Rheindürkheim nach Guntersblum,
18. von Wöllstein nach Neu-Bamberg,
19. von Flonheim nach Wendelsheim.

Das letzte Gesetz vom 1. Juli 1893 (Regierungsbl. Nr. 23) ermächtigt die Regierung zum Bau einer normalspurigen Nebenbahn von Station Bickenbach (an der Main-Neckarbahn) nach Jugenheim und Seeheim. Die Erbauung soll auf Staatskosten erfolgen, der Betrieb kann unmittelbar durch den Staat oder durch Uebertragung an einen Unternehmer geführt werden. Der Kredit beträgt 380 000 *M.*

Ein rascher Ausbau dieser vielen Strecken erscheint in einem kleinen Staate nicht möglich, wie auch vielfach die wirkliche Ausführung an der Weigerung der Gemeinden und sonstigen Betheiligten zur Stellung des Geländes und Beschaffung der Zuschüsse scheitern musste. Man ging deshalb bei dem Bau mit der nöthigen Vorsicht vor. Von den Nebenbahnen des ersten Gesetzes vom 14. Juli 1884 sind alle im Betrieb. Nr. 1—4 sind Staatsbahnen, Nr. 5—7 an Unternehmer konzessionirt. Die im Gesetz vom 9. September 1885 bezeichneten beiden Nebenbahnen Weinheim-Mannheim und Worms-Offstein werden gleichfalls von Unternehmern betrieben. Von den weiteren zahlreichen Nebenbahnen befindet sich nur die Linie Fürth-Weinheim im Bau, alle übrigen sind noch im Projektirungsstadium oder im Grunderwerbsverfahren.

Die Gesellschaft für den Bau von Nebenbahnen in Hessen (Darmstädter Bank und Firma Bachstein-Berlin) erhielt konzessionirt die Nebenbahnen:

1886 Mannheim-Weinheim,
Offstein-Worms,
Darmstadt-Griesheim,
Darmstadt-Eberstadt;
1887 Osthofen-Westhofen,
Reinheim-Reichelsheim,
Sprendlingen-Wöllstein.

Von diesen Strecken, die gut rentiren, haben z. B. ertragen:

Darmstädter Strassenbahn Darmstadt-Griesheim „ -Eberstadt	1891/92 . . .	7,8 %	des Anlagekapitals
Osthofen-Westhofen	1890/91 . . .	3,84 „	„ „
„ „	1891/92 . . .	6,65 „	„ „
Worms-Offstein	1890/91	10,08 „	„ „
„ „	1891/92	9,49 „	„ „

Dagegen ertrugen die im Eigenthum und Betrieb des Staates befindlichen Oberhessischen Nebenbahnen:

Nidda-Schotten	für 1 km 2600 *M.*, d. i. eine Verzinzung von	1,62 %
Stockheim-Gedern	„ 2060 „ „	2,06 „
Hungen-Laubach	„ 1750 „ „	0,43 „

Eisenbahnanlagen im Wupperthal, insbesondere die Barmer elektrische Zahnradbahn.

Das Wupperthal hat zur Zeit eine reiche Quelle von Studienobjekten für die Ingenieure der verschiedensten Fachrichtungen. Auch das Eisenbahnwesen ist dabei in erheblichem Umfange betheiligt. Seit vorigem Sommer ist die von Siemens & Halske erbaute Barmer Bergbahn, die erste elektrische Zahnradbahn der Welt, in Betrieb. Sodann hat der Bau der gigantischen Brücke im Zuge der Eisenbahnlinie Solingen - Remscheid, über das Wupperthal, begonnen. Der Bau ist vom Staate der Firma Kramer Klett & Co. in Nürnberg übertragen, welche grossartige Zurichtungen für den Baubetrieb getroffen hat. Welche Anforderungen hier zu erfüllen sind, geht schon daraus hervor, dass die Brückenbahn 107 m über dem Wasserlauf der steilwandigen Thalschlucht liegen wird.

Die zahlreichen Industriestätten an der Wupper nutzen deren Wasser in ziemlich beträchtlichem Umfange zu Kraftzwecken aus. Die Erfolge sind jedoch in hohem Maasse steigerungsfähig, wenn eine praktische gemeinsame Abwägung der Interessen der Anlieger erfolgt, die gerade bei der Wasserwirthschaft unerlässlich ist. Sodann wird man auch über kurz oder lang an eine Regulirung der Wupper herantreten müssen, einerseits um Hochwasserschäden zu vermeiden, wie sie sich zuletzt beim Hochwasser im Spätherbst 1890 ergaben, andererseits um die Ausnutzung der Wasserkräfte ausgiebiger zu gestalten.

Auf diese Regulirung wartet auch der Plan der Firma Siemens & Halske, die Städte Elberfeld und Barmen durch eine elektrische Hochbahn im Zuge des Wupperthales zu verbinden, ein Plan, dessen Ausführung das Rheinland um eine grossartige Eisenbahnanlage reicher machen würde.

Ueber diese elektrische Zahnradbahn bringt die „Deutsche Bauzeitung" folgende nähere Angaben, welche sie einer Veröffentlichung des bauleitenden Ingenieurs, des Regierungs-Baumeisters Lerche entnommen hat.

Die Bahn führt aus dem Herzen der Stadt in deren Strassen entlang und durch den Barmer Wald auf die Höhe der Bergischen Lande am Toellethurm, einem besuchten Aussichtspunkt. Von hier stellt eine Schmalspurbahn mit Lokomotivbetrieb die Verbindung mit der Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn her, welche die besuchtesten Ausflugsorte der Umgegend berührt.

Die Bahn hat 1 630 m Gesammtlänge, ersteigt im ganzen 170 m Höhe, hat also durchschnittlich 1 : 10 Steigung; die stärkste Steigung ist 1 : 5,4, der kleinste Halbmesser 150 m.

Bei der Wahl der Bauart unterlag der Antrieb durch Wasserkasten am Drahtseil gegen die Zahnstange, wegen der in Erdgleiche zu kreuzenden Strassen; der elektrische Betrieb wurde dem Dampfbetrieb vorgezogen, um Lärm und Rauch in den Strassen der Stadt zu vermeiden.

Die Bahn ist zweigeleisig und hat 1 m Spurweite. Die Zahnstange ist nach Riggenbach ausgebildet und liegt in der Geleismitte. Sie ist zusammen mit den Schienen auf eisernen Querschwellen in 1 m Abstand gelagert. Auf den Strassenkörpern sind Phönixschienen, auf der freien Strecke Vignolschienen angewendet. Um das Wandern der Schienen und der Zahnstange zu verhindern, stützen sich diese mit besonderen Ansätzen gegen die Schwellen. Um den gesammten Oberbau gegen Abrutschen zu sichern, sind alle 30—40 m Querschwellen auf tief gegründeten Pfeilern fest verankert. Die Schienen haben 9 m Länge und sind mit ruhenden Stössen verlegt, während die Zahnstange in Längen von 3 m und mit schwebenden Stössen ausgeführt ist. Die Stromzuführung ist eine oberirdische. In Geleismitte liegen in 5 m Höhe über der Strasse kupferne Längsdrähte, die isolirt an Querdrähten aufgehängt sind. Letztere werden von Stützen an den Seiten der Strassendämme getragen, die im Innern der Stadt als reich verzierte Säulen aus Mannesmannrohr hergestellt sind. Die Rückleitung erfolgt durch die Schienen, die an den Stössen mit Kupfer-

drähten gutleitend verbunden sind. Die Stromspannung beträgt 500 Volt.

Auf der Bergbahn sind zur Zeit nur Personenwagen im Betrieb, die mit 2 Kontaktwellen auf der Wagendecke den Strom aus dem Fahrdraht entnehmen. Sie enthalten 28 Sitzplätze, 6—8 Stehplätze, sind 8 m lang, 2,45 m breit und in 4 Abtheilungen getheilt. Der Zugang zu den beiden mittleren erfolgt von den Seiten, der zu den beiden äusseren von den Plattformen am Kopfende. Jeder Wagen ist mit 2 Zahnrädern und mit 2 unabhängig von einander arbeitenden Dynamomaschinen von 36 PS. ausgerüstet.

Die Bewegung dieser Maschinen wird mittelst Zahngetriebe auf die in die Zahnstange eingreifenden Räder übertragen. Jedes Zahnrad ist mit selbständiger Bremsvorrichtung ausgestattet, die mittelst Schraubenspindel von Hand, von jeder Plattform aus, in Thätigkeit gesetzt werden kann. Ausser diesen beiden Bremsen ist unter dem Wagen noch eine selbstthätige Bremse angelegt, die in Wirkung tritt, sobald eine genau festgehaltene Geschwindigkeit von rund 3,2 m in der Sekunde (11,5 Stundenkm) überschritten wird. Es wird in diesem Falle durch einen Centrifugalregulator eine gespannte Feder ausgelöst, die nun die Bremse anzieht. Schliesslich kann noch durch Umschaltung der Stromzuführung dem Motor eine rückläufige Bewegung gegeben und dadurch eine kräftige Bremswirkung erzielt werden.

Die Umsetzung der Wagen auf den beiden Endstationen erfolgt mittelst versenkter Schiebebühnen, die sich selbstthätig auf die Geleise einstellen und mittelst Elektromotoren bewegt werden.

Ein zweiter Plan für die Durchschienung des Wupperthales zur Verbindung der Schwesterstädte Elberfeld - Barmen rührt von dem Geh. Kommerzienrath Eugen Langen in Köln her; es ist dies eine mittelst Elektrizität zu betreibende sogenannte „Schwebebahn", über die wir bereits in Nr. 7 S. 60 d. Ztg. berichtet haben.

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahn Gotteszell-Viechtach im Jahre 1893

Die in Nr. 20 S. 196 Jahrg. 1891 d. Ztg. beschriebene Lokalbahn von Gotteszell nach Viechtach (24,97 km) weist in ihrem Rechnungsabschlusse für 1893 eine Betriebseinnahme von 107 334 ℳ und eine Betriebsausgabe von 47 219 ℳ, sohin einen Einnahmeüberschuss von 60 113 ℳ aus.

Bei einer Gesammtzahl von 2 442 Zügen bestand die Leistung aus 60 224 Lokomotivkm, 59 990 Nutzkm, 611 720 Wagenachskm, 1 187 310 Personenkm und 667 917 tkm. Der Materialverbrauch der Lokomotiven an Kohlen betrug 509 850 kg (für 1 Nutzkm 8,5 kg), an Schmiermaterial (Oel) 2 165 kg (für 1 Nutzkm 36,0 g).

Das Gewicht der beförderten Eil- und Stückgüter beziffert 2 434 t. An Wagenladungsgütern gelangten zur Verfrachtung: Bier 144 t, Borke und Lohe 177 t, Cement 1 030 t, Kolonialwaaren 68 t, Düngemittel 203 t, Eisen und sonstige Metalle 513 t, Erden 299 t, Getreide und Sämereien 855 t, Holz, Rund- und Langholz 1 835 t, Bretter und anderes Schnittholz 3 017 t, Gruben- und Schleifholz 650 t, Brennholz 1 947 t, Zündholzdraht 115 t, Mehl 151 t, Papier und Pappe 3 710 t, Röhren aus Thon und Cement 6 t, Salz 150 t, Sand und Kies 3 244 t, Steine, Granitbruchsteine und Granitschotter 12 598 t, Pflastersteine 4 136 t, Quarzschotter 2 180 t, Kalk und Kalksteine 211 t, gebrannte Steine und Platten 3 020 t, Steinkohlen 4 232 t, Stroh und Heu 217 t, Theer, Pech, Harz, Asphalt 62 t, sonstige Wagenladungsgüter 616 t. Das Gesammtgewicht der beförderten Wagenladungsgüter einschliesslich der auf Gewicht reduzirten Viehsendungen ergibt 45 393 t.

Einnahmen

aus dem Personen- und Gepäckverkehr im ganzen 38 650 ℳ, für 1 km 1 548 ℳ, für 1 Person 40,8 ₰, für 1 Personenkm 3,25 ₰,
„ dem Güter-, Vieh- usw. Verkehr im ganzen 63 311 ℳ, für 1 km 2 535 ℳ, für 1 t 1,32 ℳ, für 1 tkm 9,5 ₰,
„ Sonstigem im ganzen 5 373 ℳ, für 1 km 215 ℳ
Gesammteinnahmen im ganzen 107 334 ℳ, für 1 km 4 299 ℳ, für 1 Nutzkm 1,79 ℳ

Ausgaben.

Personalausgaben im ganzen	21 905 ℳ,	für 1 km	877 ℳ,	für 1 Nutzkm	36,5 ₰
sachliche Ausgaben	5 246 „	„ 1 „	210 „	„ 1 „	8,7 „
Bahnunterhaltung	6 038 „	„ 1 „	242 „	„ 1 „	10,1 „
Transportkosten	9 624 „	„ 1 „	385 „	„ 1 „	16,0 „
sonstige Ausgaben	4 406 „	„ 1 „	176 „	„ 1 „	7,3 „
Gesammtausgaben	47 219 „	„ 1 „	1 891 „	„ 1 „	78,7 „

oder in Prozenten der Einnahmen (Betriebskosten-Koeffizient) 44,0 %.

Die Einnahmen des Berichtsjahres weisen gegenüber dem Vorjahre eine Mehrung von 14 977 ℳ aus; hiervon entfallen auf Personen- und Gepäckverkehr 3 675 ℳ, auf Güter- und Viehverkehr 10 452 ℳ und auf sonstige Einnahmen 850 ℳ.

Nach den statutengemäss erfolgten Abschreibungen im Betrage von 33 175 ℳ für Prioritätszinsen und Ueberweisungen an den Erneuerungs- und Reservefonds verblieb ein Ueberschuss von 21 658 ℳ, woraus eine Dividende von 3 % für die eingezahlten Aktien I. Klasse zur Vertheilung gelangte, während der Restüberschuss für die im Jahre 1897 beginnende Rückzahlung der Prioritäten zurückgelegt wurde.

Schliesslich möchte hervorgehoben werden, wie es im Betriebe der Lokalbahn Gotteszell-Viechtach von vornherein vermieden wurde, deren Stationen und Haltestellen in direkte Tarifbeziehungen zu der Anschlussbahn oder anderen Bahnen zu bringen, um nicht das ganze Abfertigungs- und Abrechnungsverfahren nach dem für Lokalbahnen durchaus nicht zuträglichen Vorbild der Hauptbahnen einrichten zu müssen. Nur auf diese Weise war es möglich, den Betrieb der Lokalbahn auch in Bezug auf die Güterabfertigung und das gesammte Rechnungswesen in so einfachen Formen zu erhalten, dass zur Bedienung des Verkehrs bei den kleinsten Ortschaften und Betriebsanlagen Privatpersonen verwendet und die im Betriebskonto von Lokalbahnen eine so wichtige Rolle spielenden Personalausgaben auf ein den geforderten Leistungen entsprechendes Mindestmaass herabgedrückt werden konnten.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1861 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Schienenstatistik des Vereins (abgesandt am 20. d. Mts.).

Nr. 1870 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen (abgesandt am 20. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Oesterreichische Finanzgesetz für das Jahr 1894.

Demselben sind folgende, die Eisenbahnen und Wasserstrassen betreffende Ziffern zu entnehmen.

Das Erforderniss beträgt, und zwar:

a) für Studien über die Anlage von Schifffahrtskanälen	18 000 fl.
b) für die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen und sonstige Ausgaben in Eisenbahnangelegenheiten	414 540 „
c) **für den Bau Stanislau-Woronienka**	3 900 000 „
d) für die Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen (Fürstenfeld - Hartberg und Unterkrainer Bahnen)	650 000 fl.
e) für den Staatseisenbahnbetrieb	67 123 490 „
f) für die vom Staat für Rechnung der betreffenden Gesellschaften betriebenen Privatbahnen	4 677 700 „
g) für die Bodensee-Dampfschifffahrt	180 990 „
h) für Subventionen und Dotationen für Eisenbahnen, den Oesterreichischen Lloyd und die Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft	7 444 800 „

Als Bedeckung wurde veranschlagt, und zwar:

a) von der Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen	9 000 fl.
b) die Beiträge der Interessenten zum Bau der Mährischen Transversalbahn und der Eisenbahn Schrambach-Kernhof	8 400 „
c) die Zinsen und die Rückzahlung von an die Lokalbahn Hannsdorf - Ziegenhals erfolgten Baarvorschüssen	37 500 „
d) vom Betrieb der verpachteten Bodenbacher Staatsbahnstrecke	128 500 „
e) vom Staatseisenbahnbetrieb	81 857 730 „
f) **von den für Rechnung der betreffenden Gesellschaften betriebenen Privatbahnen**	4 677 700 „

g) von der Bodensee-Dampfschifffahrt . . . . . 195 750 fl.
h) der Antheil des Staates an dem Reingewinn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . . . . . 430 000 „
i) die 6 % Zinsen von Ueberzahlungen und Garantievorschüssen . . . . 3 400 „

Die Details zu den vorstehenden Ansätzen sind aus dem in der Nr. 60 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlichten Auszuge aus dem Finanzgesetze zu ersehen.

Die bei der Oesterreichischen Eisenbahnenquete nicht zur Einigung gelangten Anträge zum Betriebsreglement und den Zusatzbestimmungen zu demselben.

Der K. K. Handelsminister hat an die Direktorenkonferenz einen Erlass gerichtet, in welchem jene Anträge und Beschwerdepunkte, bezüglich welcher in der Enquete über das Eisenbahn-Betriebsreglement eine Einigung nicht erzielt wurde, mitgetheilt werden. Gemäss dem Beschluss des Staatseisenbahnrathes wurde das Handelsministerium ersucht, dass über jene Anträge und Beschwerdepunkte weitere Erhebungen gepflogen und das Endresultat dem Staatseisenbahnrath in der nächsten Session bekannt gegeben werden möge. Die geschäftsführende Verwaltung (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) wurde deshalb aufgefordert, diese Anträge auf die Tagesordnung der Eisenbahn-Direktorenkonferenz zu setzen, damit dieselben in eingehende Erwägung gezogen werden, wobei das möglichste Entgegenkommen gegenüber den Wünschen der Interessenten zu bethätigen wäre.

In dem erwähnten Erlasse werden zugleich diese Anträge in 6 Punkten zusammengestellt, welche in der Nr. 66 des „Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff." veröffentlicht werden und auf die wir nach dem Bekanntwerden der diesfälligen Beschlüsse der Direktorenkonferenz noch zurückkommen.

Sicherstellung bei Frachtgebührenkrediten.

In der diesjährigen Session des Staatseisenbahnrathes wurde beschlossen, an das Handelsministerium das Ersuchen zu richten, dass sowohl bei den Staats- als auch den Privatbahnen die im § 4 der Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebührenkrediten enthaltenen Grundsätze durchgeführt und daher ausser Baargeld und Werthpapieren auch Accepte und Bürgscheine, welche die betreffende Verwaltung zur Annahme geeignet findet, als Sicherstellung angenommen werden. Ausserdem wurde der Regierung empfohlen, darauf einzuwirken, dass die Bahnverwaltungen den hohen Zinsfuss von 6 % herabmindern. Der Handelsminister hat an die Eisenbahn-Direktorenkonferenz einen Erlass gerichtet, in welchem unter Hinweis darauf, dass in der Gewährung von derlei Frachtkrediten ein wesentliches Moment für die Förderung und Belebung des Verkehres gelegen ist und daher die Erlangung derselben den Parteien thunlichst erleichtert werden sollte, dieselbe eingeladen wird, den Wunsch des Staatseisenbahnrathes auf die Tagesordnung der nächsten Direktorenkonferenz zu setzen und dahin zu wirken, dass der darin enthaltenen Anregung, insofern dies nicht ohnehin schon bei einzelnen Bahnverwaltungen geschieht, nach Möglichkeit entsprochen werde.

Tarifirung von Viehsalz.

Der Staatseisenbahnrath hatte weiter das Ersuchen an das K. K. Handelsministerium gerichtet, sowohl bei den Staats- als bei den Privatbahnen dahin zu wirken, dass Viehsalz in Einzelsendungen zu demselben Einheitssatze befördert werde, wie in Quantitäten von 5 000 kg. Bei dem streng limitirten Quantum Viehsalz, welches den einzelnen Gemeinden zugewiesen wird, sei es selbst bei Vereinbarung zwischen den Gemeinden über den gleichzeitigen Bezug des Viehsalzes nicht möglich, auch nur Sendungen von 5 000 kg nach einer und derselben Bestimmungsstation aufzugeben. Deshalb sei die Ausdehnung der schon bei anderen Artikeln, wie bei Getreide und Mehl, erfolgten Zugestehung der für 5 000 kg gültigen Klasse A auf Einzelsendungen auch rücksichtlich des Viehsalzes dringend geboten. Das K. K. Handelsministerium hat hiervon die Bahnverwaltungen mit dem Ersuchen verständigt, diesem Verlangen, und zwar auch dahin Rechnung zu tragen, dass dem Ansuchen von Gemeinden um nachträgliche Anwendung der für Viehsalz eingeräumten Begünstigungen auf Sendungen, welche vor der Wirksamkeit dieser Begünstigungen befördert wurden, nach Möglichkeit stattgegeben werde.

Verstaatlichung der Linien der Oesterreichischen Lokaleisenbahn-Gesellschaft.

Laut Kundmachung des K. K. Handelsministeriums sind zufolge des Gesetzes vom 27. Dezember 1893, R.-G.-Bl. Nr. 199, die Linien der genannten Gesellschaft vom Staate mit der Maassgabe erworben worden, dass der Betrieb dieser Bahnlinien ab 1. Januar d. J. als für Rechnung des Staates geführt zu gelten hat. Der Betrieb der Linien Caslau-Zawratetz und Caslau-Mocowitz, dann Königshan-Schatzlar wird, wie bisher, durch die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süddorddeutschen Verbindungsbahn geführt werden, wogegen rücksichtlich sämmtlicher übrigen Linien die Betriebsführung durch die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen fortan für eigene Rechnung des Staates stattfindet.

Verstaatlichung der Mährisch-Schlesischen Centralbahn.

Zwischen der Regierung einerseits und der Verwaltung dieser Bahn, bezw. deren Prioritätenkurator andererseits ist ein Uebereinkommen, betreffend die Sanirung, bezw. Einlösung dieser Bahn getroffen worden. Nach demselben soll die Mährisch-Schlesische Centralbahn mit dem 1. Januar 1895 in das Eigenthum des Staates übergehen, das Unternehmen daher liquidiren. Zur Einlösung der Gesellschaft wird eine 4 % Prioritätsanleihe von 16,5 Millionen Gulden emittirt werden, von denen 14,228 Millionen als Kaufpreis für die Bahn dienen, während der Betrag von 2,27 Millionen einen Fonds für nothwendige Investitionen und Erweiterungen des Bahnunternehmens zu bilden haben wird. Die Prioritätenbesitzer erhalten für jede 5 % Obligation à 300 fl eine auf den gleichen Nominalbetrag lautende neue 4 % Obligation, wozu 13,467 Millionen Gulden erforderlich sind. Ausserdem erhalten dieselben nach Abschluss der Betriebsrechnung des Jahres 1894 eine Baarzahlung von 5 fl. für das Stück. Der Centralbahn wird ferner nebst dem Erforderniss für den Umtausch der Prioritäten noch der Betrag von 761 000 fl. Nominale der neuen Prioritäten übergeben werden, aus welchem nebst der Bestreitung der Liquidationskosten, sowie der Abstossung der Schuldverbindlichkeiten auch die Aktionäre befriedigt werden sollen. Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, die auf Oesterreichischem Gebiete liegende Theilstrecke der Eisenbahn Troppau-Ratibor herzustellen, wobei die Gesellschaft, für den Fall, als das Verstaatlichungs-Uebereinkommen nicht die Genehmigung des Parlaments erlangen sollte, die Schadloshaltung für die ihr hieraus erwachsenen Auslagen zugesichert erhält. Die Verwaltung hat das Detailprojekt für diese Strecke bereits fertiggestellt und dem Handelsministerium vorgelegt, sodass die Herstellung derselben bis zur Preussischen Anschlussstrecke keinem Zweifel unterliegen dürfte.

Dieses Uebereinkommen wird der zu diesem Behufe für den 23. d. Mts. einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Das Lokal-Eisenbahnamt des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Das Personal dieses neuen Amtes ist nun vollständig ernannt und es hat diese Behörde ihre Funktion bereits eröffnet. Nachdem das unter der Leitung des Ministerialraths Wrba stehende legislativ-administrative Büreau des Lokal-Eisenbahnamtes schon vor einiger Zeit sein Personal zugewiesen erhalten hat, ist nun auch die Zuweisung der Funktionäre an das unter der Leitung des Ministerialraths Wurmb stehende technisch-kommerzielle Büreau vorwiegend aus dem Stande der Generalinspektion vollzogen worden. Die kommerzielle Abtheilung der Generalinspektion wird für die an das Lokal-Eisenbahnamt abgegebenen Funktionäre durch Zuweisung von Beamten der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen den erforderlichen Ersatz erhalten.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt, bezw. verlängert und zwar:

a) dem Bürgermeister von Stockerau, Julius Schaumann und Konsorten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Stockerau der Oesterreichischen Nordwestbahn zur Station Absdorf-Hippersdorf der Kaiser Franz Josefbahn auf die Dauer eines Jahres;

b) dem Fürsten Andreas Lubomirski in Przeworsk für eine Lokalbahn von Przeworsk nach Dynow auf die Dauer von 6 Monaten;

c) der Stadtvertretung von Joachimsthal für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Schlackenwerth der Buschtêhrader Eisenbahn nach Joachimsthal neuerdings auf die Dauer eines Jahres; endlich

d) dem Bezirksobmann und Bürgermeister Karl v. Pohnert in Brüx für eine normalspurige, event. schmalspurige, mit Dampf- oder elektrischer Kraft zu betreibende Strassenbahn von Brüx nach Johnsdorf und von da über Maltheuern, sowie direkt zurück nach Brüx mit einer Abzweigung von Johnsdorf zum Anschlusse an die Hauptlinie bei Niedergeorgenthal auf weitere 6 Monate.

Konzessionirung der Lokalbahn Hermannstadt-Nagy Disznod.

Diese dem Sachsengrafen Gustav Thalmann und Genossen vom Königlich Ungarischen Handelsminister ertheilte Kon-

zession bezieht sich auf eine von der Station Hermannstadt, bezw. von Profil 62 der Linie Klein-Köpisch-Hermannstadt-Fogaras ausgehende 5,65 km lange Linie, deren effektives Baukapital mit 156 000 fl. bemessen ist. Als Stationen sind Sellemberk und die Endstation Nagy Disznod herzustellen. Ausser dieser ist, nach erfolgter ministerieller Genehmigung, dem Bedarfe des Lokalverkehres entsprechend, auch die Herstellung von Zwischenstationen, Haltestellen und Ausweichen zulässig.

Nachnahme für Obst u. dergl. von der Ungarischen Staatsbahn nach dem Auslande.

Nach dem Berner Uebereinkommen kann eine Nachnahme auf Sendungen von Obst und anderen dem Verderben unterliegenden Genusswaaren in der Regel nicht stattfinden. Infolge diesfälliger Beschwerden hat die Direktion der Königlich Ungarischen Bahnen gestattet, dass solche von ihren Linien nach Deutschland, Belgien, Holland und der Schweiz bestimmte Sendungen gegen Nachnahme aufgegeben werden dürfen.

Verjährung von Frachterstattungsansprüchen im internationalen Verkehre.

In Zell am See hatte das internationale Tarifkomitee unter dem Vorsitze des Hofraths von Grimburg berathen; es hatten dazu die Deutschen, Holländischen, Belgischen, Oesterreichischen und Ungarischen Bahnverwaltungen ihre Vertreter entsendet. Neben vielfachen anderen Verhandlungsgegenständen gelangte in dieser Konferenz auch die Frage der Verjährung von Frachterstattungsansprüchen im internationalen Verkehre zur Besprechung. Konform dem Antrage der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft wurde einstimmig beschlossen, jenem Vorschlage beizutreten, welchen die Oesterreichische Enquete formulirt hat. In die einjährige Verjährungsfrist soll die Zeit nicht eingerechnet werden, welche vom Tage der Reklamation bei der Eisenbahnverwaltung bis zum Tage der Zustellung des ersten Bescheids der Eisenbahn an den Reklamanten verstrichen ist. Durch diesen Beschluss erscheint nunmehr die Einheitlichkeit in der Behandlung von Ansprüchen, welche aus der unrichtigen Anwendung der Tarife oder aus den bei der Frachtberechnung unterlaufenen Fehlern resultiren, für ein fast ganz Mitteleuropa umfassendes Verkehrsgebiet hergestellt.

Bahneröffnungen im Monat April d. J.

In jenem Monate hat das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz einen Zuwachs von 72 km und zwar durch die am 9. erfolgte Eröffnung der Strecke Gross-Becskerek-Pancsova der Torontaler Bahnen erfahren.

Betriebseinnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Monate April d. J.

In jenem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 11 508 285 Personen und 8 538 057 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 26 475 643 fl. erzielt (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 18 499 021 fl., auf die Ungarischen Bahnen 7 976 622 fl.), d. i. für 1 km 921 fl. Im gleichen Monate des Vorjahres betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 10 884 522 Personen und 7 678 919 t Güter 25 099 656 fl. oder für 1 km 896 fl.; daher ergibt sich für den Monat April d. J. eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen um 2,8 %. In den ersten 4 Monaten 1894 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 38 666 631 Personen und 33 606 977 t Güter gegen 35 404 244 Personen und 31 501 055 t Güter im Jahre 1893 befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im Jahre 1894 auf 102 765 341 fl. (hiervon entfallen auf die Oesterreichischen Bahnen 70 912 614 fl., auf die Ungarischen Bahnen 31 852 727 fl.), im Vorjahre auf 96 600 248 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für den viermonatlichen Betriebszeitabschnitt des laufenden Jahres 28 708 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 28 004 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km für die erwähnte Betriebszeit 1894 auf 3 580 fl. gegen 3 450 fl. im Vorjahre, d. i. um 130 fl. günstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1894 auf 10 740 fl. gegen 10 350 fl. im Vorjahre, d. i. um 390 fl., mithin um 3,8 % günstiger.

Nach der Höhe des auf Grund der Einnahmeziffern der ersten 4 Monate 1894 für das Jahr ermittelten Kilometerergebnisses ergeben sich von den im „Verordn.-Blatt für Eisenb. u. Schifff." aufgezählten 140 Bahnen bei den nachstehenden die höchsten Einnahmen: die Wiener Verbindungsbahn mit 81 888 fl., die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 59 004 fl., die Kaschau-Oderberger Bahn (Oesterreichische Strecke) mit 30 462 fl., die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) mit 29 223 fl., die Südbahn-Gesellschaft (Hauptbahnnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) mit 21 510 fl., die Leoben-Vordernberger Bahn mit 21 153 fl.

Die Oesterreichische Lokomotivindustrie im Jahre 1893.

Im Vorjahre wurden 132 Lokomotiven in Oesterreich fertiggestellt und der technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen. Hiervon entfielen 50 Stück auf die Lokomotivfabrik in Wiener-Neustadt, 40 auf die Floridsdorfer Lokomotivfabrik, 29 auf das Etablissement der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und 13 Stück auf die Lokomotivfabriken Krauss & Co. in Linz.

Das Projekt einer elektrischen Untergrundbahn in Wien.

Unter den dem K. K. Handelsministerium vorgelegten Projekten verdient das von der Anglobank mit der Firma Siemens & Halske, welches die Errichtung einer elektrischen Untergrundbahn vom Westbahnhofe über die Mariahilferstrasse und durch die innere Stadt nach der Ferdinandsbrücke betrifft, die Aufmerksamkeit aller Fachmänner.

Die Bahn ist nicht, wie die Londoner Stadtbahn, als Tunnelbahn, sondern als Unterpflasterbahn gedacht, mit flacher, unmittelbar unter dem Strassenpflaster liegender Decke. Die Höhe des Tunnels, in welchem die Bahn fährt, soll nicht mehr als 2,65 m betragen, die Stützweite der Deckenträger würde 2,8 m ausmachen. Es wäre daher nicht die Bohrung eines sehr geräumigen Tunnels erforderlich, sondern lediglich die Herstellung eines Gewölbes, dessen Höhe nicht wesentlich bedeutender wäre als diejenige des Eisenbahnwagens. Die Stromleitung würde an der Decke des Tunnels durch Leitungswinkeleisen angebracht und von dort auf die einzelnen Wagen übertragen werden; die Rückleitung des Stromes würde durch die Eisenbahnschienen erfolgen. Die einzelnen Wagen würden 40 Sitzplätze enthalten und mit ausgiebiger elektrischer Beleuchtung und Ventilation versehen sein. Für die persönliche Sicherheit der Fahrgäste wäre vollkommen gesorgt; die Wagenthüren wären mit einem derartigen Verschlusse versehen, dass sie nicht geöffnet werden können, so lange der Wagen in Bewegung ist, und umgekehrt der Wagen erst dann wieder in Bewegung gesetzt werden kann, wenn die Thüren wieder geschlossen sind. Der Maschinenraum befindet sich über dem Wagen und enthält eine Dynamomaschine zum Antreiben der Achsen, einen Einschalter für den Strom und eine Bremse. Die Bahn würde durchwegs zweigeleisig und normalspurig geführt werden; die Fahrgeschwindigkeit von Penzing nach der Ferdinandsbrücke würde in der Bergfahrt 17 Minuten 15 Sekunden; in der Thalfahrt 16 Minuten 40 Sekunden betragen, während die Tramway für diese Strecke fast 3 Viertelstunden braucht.

An der Stadtbahn selbst wird rüstig gearbeitet und hält die Verkehrskommission unter dem Vorsitze des Handelsministers öfters Sitzungen; in einer der letzteren wurden die diesfälligen Vorlagen der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen genehmigt.

Eröffnung der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano am 10. d. Mts.

Unter allgemeinem Jubel der Friulanischen Bevölkerung fand in Anwesenheit des Handelsministers Grafen Wurmbrand die Eröffnung dieser Zweigbahn statt. Die lokale Bedeutung dieser 17 km langen Bahnstrecke besteht darin, dass die fruchtbare Friulanische Tiefebene nunmehr mit wichtigen Konsumcentren durch den Schienenstrang verbunden ist. Allein diese Bahneröffnung gewinnt für Triest dadurch eine erhöhte Bedeutung, dass nunmehr der erste und wichtigste Schritt zur Herstellung der kürzesten Bahnverbindung Triests mit Venedig geschehen ist, indem Cervignano von San Giorgio di Nogaro, der der Oesterreichischen Grenze zunächst gelegenen Station der Lokalbahn San Giorgio di Nogaro-Portogruaro-Mestre, nur 7 km entfernt ist. Diese 7 km lange Eisenbahn, in durchaus flacher Gegend, würde den von Triest und Wien kommenden Reisenden die Fahrt nach Venedig um 3 Stunden abkürzen.

Die Zweigbahn Monfalcone-Cervignano läuft in einer fast geraden Linie und besitzt nur ein bemerkenswerthes Objekt, die 370 m lange, in 7 Bogen den Isonzo übersetzende Brücke bei Pieris, ein von der Alpinen Montangesellschaft mit dem Kostenaufwande von 400 000 fl. hergestelltes Werk. Die Linie hat 5 Stationen: Monfalcone, Ronchi, Turriaco-Pieris, Villa Vicentina und Cervignano.

Bei dem Bankette hielt der Handelsminister eine enthusiastisch aufgenommene Rede. Er erinnerte an das benachbarte Aquileja der Römer, von deren Kultur und Civilisation alle Völker gelernt hätten.

Der Elbeverkehr im Mai d. J.

Derselbe gestaltete sich bei anhaltend gutem Wasserstande und ausreichendem Kahnraume sehr lebhaft. Ungeachtet dessen, dass der Monat Mai blos 23 Werktage zählte, erreichte das gesammte Umschlagsquantum die Höhe von 3,45 Millionen Metercentnern gegen 3,05 Millionen Metercentner im selben Monate des Vorjahres.

Namensänderung einer Haltestelle.

Die Bezeichnung der auf der Kremsthalbahn zwischen Linz und Klaus-Steyrling gelegenen Haltestelle Nöstelbach wurde in „Nöstelbach-St. Marien“ abgeändert.

Eröffnung von Haltestellen.

Auf der Gailthalbahn wurde zwischen den Stationen Arnoldstein-Hermajor eine Haltestelle namens „Presseggen“ errichtet. Die zwischen den Stationen Saifnitz und Uggowitz der Linie Tarvis-Pontafel der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen gelegene Haltestelle „Wolfsbach“ wurde für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Eröffnung einer Ausweiche.

Zwischen den Stationen Sarbogard und Sarasd der Strecke Budapest-Dombovar der Königlich Ungarischen Staatsbahnen wurde eine Ausweichstelle namens „Szt. Agotha“ für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Der neue Luxuszug Ostende-Wien.

Die internationale Schlafwagengesellschaft hat mit Vereinigung der betreffenden Bahnen einen neuen Luxuszug zwischen Ostende-Wien in Cirkulation gesetzt. Dieser Zug bietet dem Publikum die grössten Vortheile in Bezug auf Schnelligkeit, Komfort und Verbindungen.

Der Ostende-Wien-Express steht in direkter Verbindung von und nach London und die Ueberfahrt zwischen Ostende-Dover wird in 3 Stunden mittelst grossen prächtigen Schiffen von statten gehen. Die direkte Verbindung, welche jetzt zwischen London und Wien existirt, nimmt 31 Stunden in Anspruch. Mit dem Ostende-Wien-Express kann man in 29 Stunden ohne den Wagen zu wechseln von Wien nach London oder umgekehrt gelangen. Für andere Linien ist der Zeitgewinn noch beträchtlicher. Z. B.: Von Frankfurt nach Wien oder umgekehrt braucht man jetzt mit direktem Zug 16 Stunden 45 Minuten. Mit dem Ostende-Express kann man sich in 13 Stunden 52 Minuten dorthin begeben.

Die vierachsigen komfortablen Wagen sind mit gedeckten Uebergangsbrücken versehen. Jeder Zug besteht aus 2 Schlafwagen, einem Restaurationswagen und den nöthigen Gepäckwagen. Die Schlafwagen enthalten vierplätzige und zweiplätzige Kupees. Die Diener, wovon einer jedem Schlafwagen zugetheilt ist, sind für die den Reisenden nöthigen Dienstleistungen zur Verfügung gestellt. Die ganze Organisation macht auf das Publikum den Eindruck, als dürfte es sich in einem fahrenden Hotel befinden. Gleich dem Orient-Expresszuge wird auch hier eine Table d'hôte servirt (Mittags und Abends). In jedem Restaurationswagen ist ein Rauchsalon etablirt. Bei dem von Ostende kommenden Schnellzug besteht in Wels Anschluss an den Schnellzug Nr. 3 nach Salzburg und über Attnang-Puchheim nach Gmunden, Ischl und Aussee. Ebenso ist in der umgekehrten Fahrtrichtung bei dem von Wien nach Ostende verkehrenden Zuge in Wels der Anschluss mittelst des von Salzburg kommenden Schnellzuges Nr. 6 eingerichtet und besteht weiter auch durch den Personenzug Nr. 29 ab Wels die Verbindung über Attnang-Puchheim nach Gmunden, Ischl und Aussee und über Vöcklabruck nach Kammer am Attersee. Von Brüssel aus wird der Zug eine Verbindung von und nach Antwerpen haben, ebenso einen direkten Anschluss nach Lüttich mit den Zügen von und nach Paris. Mit Kassel wird eine Verbindung entstehen, sobald der Dienst mit Wiesbaden eröffnet sein wird. Eine direkte Verbindung wird auch zwischen Frankfurt und Hönigsberg geschaffen. In Nürnberg ist eine gute Verbindung für diejenigen Reisenden geschaffen, welche sich nach Bayreuth und in die Böhmischen Bäder begeben wollen oder von dort zurückkommen. Auch die Schnellzüge von und nach Prag werden direkten Anschluss an den Ostende-Expresszug haben.

Jeder Reisende, welcher den Zug zu benutzen wünscht, muss mit einer Fahrkarte I. Klasse versehen sein. Ausserdem muss er eine Zusatzfahrkarte, welche je nach der Strecke berechnet wird, lösen. Die Agenturen der Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft in London, Ostende, Brüssel, Köln, Frankfurt, Wien werden den Fahrkartenverkauf besorgen.

Generalversammlung der Lokalbahn Kisujszallas-Devavanya-Gyoma am 29. Mai d. J.

Dem Rechenschaftsbericht für 1893 zufolge hat sich gegen das Vorjahr der Personenverkehr um 52 % und der Gütertransport um 16,8 % gehoben. Nach Abzug des für die ausgeloosten 13 Prioritätsaktien zu verwendenden Betrages von 1 300 fl. bleiben als Reingewinn 46 258,10 fl. Es wurde beschlossen, hiervon eine 4 % Dividende auf die in Umlauf befindlichen 11 495 Prioritätsaktien am 1. Juli d. J. zu bezahlen und 278,10 fl. auf neue Rechnung vorzuschreiben; ferner als Dividendenrückstand für 1893 noch 1 fl. und für 1892 den Betrag von 6 fl., daher zusammen 7 fl. den Aktionären nachzuzahlen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Wie im Reichsrathe so ist auch im Ungarischen Abgeordnetenhause das Gesetz über die Einziehung eines grossen Theiles der Staatsnoten angenommen worden. Die aus diesem Anlasse abgegebenen Erklärungen des Finanzministers über die Nothwendigkeit einer solchen Maassnahme zur Durchführung der Währungsreform wirkte anregend, insbesondere auf die Kursentwickelung der Ungarischen Werthe. Daran haben in geringerem Maasse die Oesterreichischen partizipirt, weil die schreckliche Grubenkatastrophe im Karwiner Kohlenbecken und einigermaassen auch die Aussicht auf einen Zollkrieg in Frankreich die Stimmung trübte. Die Aktien der Barcs-Fünfkirchener Bahn, welche eine Nettoverzinsung von jährlich 9,944 fl. gewähren, fanden keine Abgeber; die der Kaschau-Oderberger Bahn stiegen auf 186,75. Weitere Avancen hatten Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3100), Nordwestbahn (224,50), Staatsbahn (342,25), insbesondere aber Böhmische Nordbahn (264) wegen des ihren Aktionären eingeräumten Bezugsrechtes auf die emittirten 4 815 neue Aktien (in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Juli d. J.). Eine weichende Tendenz zeigten dagegen die Aktien der Südbahn (107), der Lemberg-Czernowitzer Bahn (276,50), der Ungarisch-Galizischen Bahn (203,75), der Elbethalbahn (261) und der übrigen vorstehend nicht genannten Böhmischen Bahnen.

Aus den Niederlanden.

Strassenbahnen.

Uebersichtliche Zusammenstellung des Verkehrs für das Jahr 1892.

Lfd. Nr.	Namen der Strassenbahngesellschaften	Länge	Befördert wurden		Einnahmen aus dem Verkehr in 1000 fl.		Gesammteinnahmen	Einnahme für das Tagkilometer
			Personen	Güter	Personen-	Güter-		
		km		t			fl.	fl.
	a) Dampfstrassenbahnen.							
1	Aachen-Mastricht.	8,0	—	39665	—	11	11018	4,63
2	Antwerpen - Bergen op Zoom-Tholen	23,2	94389	6424	23	10	33485	4,17
3	Amsterdam-Edam (Nordholländ.) .	21,5	181239	—	47	8	55109	7,85
4	Beverwyk - Wyk aan Zee (Restaurations - Gesellschaft „E Pluribus Unum“) . .	5,0	25737	79	4	—	4475	6,22
5	Breskens - Maldeghem	35,1	125756	7040	36	10	46634	4,61
6	Bussum-Huizen .	6,3	50844	7651	6	5	11525	5,00
7	Dedemvaartsche .	30,5	76424	3296	23	6	29960	—
8	Ede-Wageningen .	7,0	80520	6588	17	5	22489	8,94
9	Flessingue - Middelbourg . . .	9,2	598276	—	44	1	45267	13,18
10	Geldersche . . .	42,0	341354	—	71	41	118003	7,69
11	Gooische	38,1	—	—	77	13	90175	7,27
12	Haag - Scheveningen							
	a) im Betriebe der Niederl. Staatsbahn . .	4,7	686982	1098	81	2	83522	48,02
	b) im Betriebe der Holländ. Eisenbahn . .	9,0	480082	71225	62	18	83452	25,33
13	Lichtenvoorde-Groenlo	4,0	18190	1925	2	1	4171	2,85
14	Niederländ. Provinzial-E. . . .	23,0	—	5659	9	6	15823	2,06
15	Noordwyksche . .	8,2	78629	1462	9	1	11471	3,80
16	Nordbrabantische	23,9	74325	17000	16	18	35879	4,47
17	Nord- und Südholländische . .	28,0	357134	—	82	9	91805	10,29
18	Nymegener . . .	15,6	240000	—	31	1	32570	5,82
19	Oldambt-Pekela .	29,0	—	—	35	15	51600	4,87
20	Rynlandsche. . .	9,0	329019	3372	45	5	51009	15,49
21	Süd-Dampf-Tr. . .	25,0	173857	—	39	17	56916	6,47
22	Utrecht-Vianen .	11,5	100000	—	33	—	33910	8,35
23	Westlandsche . .	21,3	311761	4409	60	7	69137	9,64
24	Yselsche	35,0	355594	—	54	5	59312	8,47
25	Yzendyksche . .	10,5	37646	—	6	1	7434	2,26

Lfd. Nr.	Namen der Strassenbahn-gesellschaften	Länge km	Befördert wurden: Personen	Befördert wurden: Güter t	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr in 1000 fl.	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr in 1000 fl.	Gesammt-einnahmen fl.	Einnahme für das Tagkilometer fl.
	b) Strassenbahnen mit Pferdebetrieb.							
26	Amsterdamer Omnibus-Ges.	27,0	18625472	—	1243	—	1243161	130,66
27	Amsterdam-Sloterdyk	2,5	74332	—	6	—	6532	7,90
28	Arnheimer	9,1	509819	—	72	—	80102	23,96
29	Erste Groninger	26,6	235630	983	51	4	55281	6,34
30	Gorsselsche	3,2	37469	—	3	—	3648	3,14
31	's Gravelandsche	6,0	55974	—	9	—	9425	—
32	Groninger	5,4	235271	—	18	—	18921	14,99
33	Haarlemer	2,3	604026	—	42	—	42048	4,98
34	Gouda - Bodegraven	9,0	36709	—	10	—	10259	3,10
35	Eindhoven-Geldrop	6,5	43059	3357	5	2	7895	3,70
36	Ginnekensche	4,0	218300	—	21	—	21681	16,29
37	Schielandsche	4,4	149971	—	23	—	23065	14,24
38	Stichtsche	12,1	269828	586	63	2	65174	17,08
39	Utrechtsche	4,8	343957	—	31	—	32163	—
40	Zutphensche	3,8	30445	—	3	—	3127	2,33
41	Zwolsche	3,6	67339	—	6	—	6054	4,63
42	Zuidlaren-Groningen	15,7	—	—	8	—	8534	3,77
	c) Strassenbahnen mit Pferde- und Dampfbetrieb.							
43	Geldersch-Overyselsche	33,5	81753	15058	16	21	37453	3,31
44	Haagsche	48,1	5228518	—	552	—	552116	—
45	Herzogenbusch-Helmond	53,0	340198	12979	47	14	61905	3,36
46	Niederländische	95,5	420934	13289	138	37	198402	5,78
47	Rotterdamer	51,2	5961947	616	471	2	473377	58,69
48	Süd-Niederländ.	68,6	222200	—	43	7	51521	3,40
49	Ost-Dampf-Tr.	61,8	554662	8846	120	18	138147	7,60

Aus Portugal.

Betriebsergebnisse der Portugiesischen Eisenbahnen.

Die Betriebsergebnisse der Portugiesischen Eisenbahnen in dem Zeitraum von 1877 bis 1892 zeigt die folgende Uebersicht, in der unter Einnahmen nicht nur die Betriebseinnahmen, sondern auch die Einnahmen aus sonstigen Quellen, sowie die Zinsengewähr aufgeführt sind:

Jahr	Länge km	Einnahme Mrs.	Ausgabe Mrs.	Ueberschuss Mrs.
1877	951	2 615 836	937 066	1 656 175
1878	1 014	2 685 266	1 058 021	1 598 256
1879	1 099	2 889 659	1 194 099	1 677 237
1880	1 177	3 225 202	1 250 469	1 959 630
1881	1 223	3 393 036	1 352 821	1 934 167
1882	1 356	3 581 847	1 588 822	1 950 730
1883	1 486	3 702 647	1 582 668	2 081 651
1884	1 525	3 814 423	1 576 838	2 206 055
1885	1 529	3 815 374	1 620 767	2 132 509
1886	1 530	4 179 931	1 642 137	2 457 663
1887	1 697	4 425 736	1 793 027	2 636 361
1888	1 883	5 064 783	2 063 289	2 817 821
1889	1 940	5 641 287	2 364 091	3 032 809
1890	1 998	5 661 518	2 671 962	2 794 646
1891	2 187	5 634 196	2 792 203	2 456 058
1892	2 300	5 758 337	2 736 744	2 458 829

Den kilometrischen Reinertrag der einzelnen Bahnen zeigt die folgende Uebersicht, wobei zu bemerken ist, dass bei der Beïra-Baixalinie, der Linie Pedrouços-Cascaes und der Cascaeszweigbahn kein Reinertrag verblieb:

Eisenbahn	Ertrag Mrs.	Eisenbahn	Ertrag Mrs.
Ost- und Nord-	3 074	Ramal de Cambra-	1 671
Süd- und Südost-	599	Cintra und Torres-	1 281
Minho-	1 304	Figueira und Alfarellos-	139
Douro-	983	Tua-Mirandella-	234
Pavoa de Varzim-	514	Santa Apolonia-Bemfica-	1 597
Beïra Alta-	476	Lissabonner Stadt-	1 827
Bougado-	1 059	Santa Comba-	11

Königlich Portugiesische Eisenbahngesellschaft.

Die amtliche Zeitung in Lissabon veröffentlichte am 16. Mai d. J. eine Königliche Verordnung, durch welche das am 4. Mai d. J. zwischen der Gesellschaft und ihren Gläubigern in Paris unterzeichnete Uebereinkommen in dem den Staat betreffenden Theile genehmigt wird. (Vergl. Nr. 24 S. 220 und Nr. 29 S. 270 d. Ztg.)

Aus Russland.

Rjäsan-Uralsk: Atkarsk-Petrowsk und Atkarsk-Wolsk.

Auf den Zweigbahnen der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft von Atkarsk-Petrowsk und von Atkarsk-Wolsk sind die Arbeiten soweit vorgeschritten, dass bereits Schwellen und Schienen zum grössten Theile gelegt und Arbeiterzüge befördert werden konnten. Nur die noch im Bau begriffenen Brücken behindern ein Befahren der Zweigbahnen in ihrer ganzen Ausdehnung, doch soll auch dieser Bau gegen Ende Juni dieses Jahres beendet sein. Durch die Eisenbahnverbindung Atkarsk-Wolsk wird ein für den Getreidehandel im Wolgagebiete sehr wichtiger Punkt erreicht, sodass die Rjäsan-Uralsker Gesellschaft von der Station Wolsk her mit Recht sehr namhafte Transporte für ihre Bahn erwartet, die früher ihren Weg nach St. Petersburg zu Wasser nahmen.

Freie Benutzung der Stationsräume.

Da es noch immer vorkommt, dass den Eisenbahnreisenden, die mit Fahrkarten zur direkten Fahrt versehen sind, die freie Benutzung der für die Reisenden bestimmten Räume einer Station verwehrt wird, so hat der Minister der Verkehrsanstalten eine Verfügung getroffen, der zufolge Personen in der unentgeltlichen Benutzung der Personenräume auf den Centralstationen und den an Knotenpunkten belegenen Stationen nicht behindert werden dürfen. Der Reisende hat nur dem Stationschef der Bahn, auf welcher er eingetroffen ist, solches anzuzeigen und erhält von ihm darüber einen Ausweis, welcher dem Reisenden eben das Recht der freien Benutzung der Stationsräume gewährleistet, sodass er in Erwartung des Zuges, mit dem er weiter zu fahren gedenkt, um sein Unterkommen nicht besorgt zu sein braucht.

Zur Reform der Personentarife.

In Ergänzung der von uns schon wiederholt besprochenen Reform der Personentarife in Russland können wir heute berichten, dass die gedachten Projekte dem Rathe für Tarifsachen beim Finanzministerium, der höchsten Verwaltungsinstanz für derartige Fragen, dieser Tage zugefertigt worden sind.

Stadtstation Ssaratow eröffnet.

Am 25. Mai (6. Juni) d. J. ist in Ssaratow eine sogen. Stadtstation eröffnet worden. Für den Verkehr ist die Errichtung dieser Station von Bedeutung, da zu ihren Verpflichtungen gehört: die Empfangnahme und Auslieferung von Eil- und Frachtgütern; die Weiterbeförderung der Güter auf der Wolga und zu den Häfen des Kaspischen Meeres, ebenso wie der Empfang der von dort in Ssaratow anlangenden Güter und deren Weiterbeförderung auf der Eisenbahn, sowie die Absendung der Begleitpapiere an den Adressaten; die Aufbewahrung der Güter in den Speichern der Gesellschaft; die Versicherung der Güter gegen Feuersgefahr; die Ausbesserung der Verpackung und alle sonstigen Maassnahmen zur Erhaltung der Güter; die Wahrnehmung der Nachnahmeoperationen; die Erfüllung der Accisevorschriften; die Bezahlung der Fluss- und Stadtsteuern und überhaupt alle Wahrnehmungen, die mit dem Transport der Güter zusammenhängen.

Hieraus ergibt sich, dass die Stadtstation sämmtliche Speditionsgeschäfte wahrnimmt und dabei im Auftrage der Rjäsan-Uralsker Eisenbahngesellschaft, deren Station Ssaratow ist, handelt.

Die Bauarbeiten auf der Bahn Balaschew-Charkow

sind in diesen Tagen in Angriff genommen worden, und zwar an mehreren Stellen zu gleicher Zeit. Aus den vielen Baunachrichten der jüngstverflossenen Zeit, die uns aus Russland zugegangen sind, muss man auf eine sehr lebhafte Bauthätigkeit z. Zt. in Russland schliessen, denn fast in allen Theilen des grossen Europäischen und Asiatischen Reiches wird eifrig gearbeitet, eine Erscheinung, die wesentlich und vortheilhaft kontrastirt gegenüber dem Stillstand der Eisenbahnbauten der letzten Jahre.

Sibirische Eisenbahn: Linie Perm-Kotlas.

Das Komitee der Sibirischen Eisenbahn verhandelte in seiner 17. Sitzung in einer gemeinsamen Session mit dem Staatsökonomie-Departement des Reichsraths über die vom Finanzminister eingebrachte Vorlage bezüglich der Vorunter-

suchungsarbeiten für die Eisenbahnlinie Perm-Kotlas. Hierbei wurde dargelegt, dass der Hauptzweck der genannten Linie der sei, eine Dampferverbindung zwischen Sibirien und dem Hafen von Archangel mittelst der Uralbahn und der projektirten Zweigbahn Jekaterinburg-Tscheljabinsk herzustellen. Die Schaffung eines kürzesten und selbständigen Exportweges ins Ausland für die Sibirischen, hauptsächlich aus Getreide bestehenden Frachten sei, wie Geheimrath von Witte ausführte, äusserst wichtig sowohl für die landwirthschaftlichen Interessen Sibiriens, als auch besonders zum Schutz der Landwirthschaft des mittleren Russlands vor dem drückenden Einfluss auf die Getreidepreise, den eine Ueberfluthung unserer inneren Märkte und der Baltischen Häfen durch bedeutende Quantitäten billigen Getreides von jenseits des Urals ausüben kann. Von nicht geringerer Wichtigkeit sei die zu erbauende Bahn für die Befriedigung der lokalen Bedürfnisse des nördlichen Russlands vor allem hinsichtlich der sicherzustellenden Ernährung des Gebiets. Gleichzeitig wird die erwähnte Linie von wohlthätigem Einfluss auf die ökonomische Lage des ausgedehnten Gouvernements Wjätka sein, das gegenwärtig nicht nur jeglicher Eisenbahnverbindung, sondern auch bequemer Wasserverkehrswege ermangelt. Die Umwandelung Archangels in den Handelshafen Westsibiriens wird einen mächtigen Anstoss zur Belebung unseres ganzens Nordens und zur Entwickelung der heimischen Handelsflotte geben. Ferner wird die Anknüpfung dauernder ökonomischer Verbindungen zwischen den Sibirischen Gouvernements und dem Gebiet von Archangel mit seiner energischen kernrussischen Bevölkerung nicht ohne Einfluss auf die Steigerung der Privatinitiative in Sibirien sein. Endlich wurde noch auf die eminente Bedeutung der genannten Linie für das von ihr zu durchschneidende Gebiet hingewiesen, das in seiner Gesammtheit von dichten, der Regierung gehörenden Urwäldern bedeckt sei, die infolge des Mangels an Verkehrsanstalten jeglichen Absatzes entbehren. Sämmtliche Ausführungen wiesen nach Ansicht der vereinigten Session auf das Wünschenswerthe der Inangriffnahme von Voruntersuchungen für die Eisenbahnlinie Perm-Kotlas hin, wodurch selbstverständlich die Bestätigung des geplanten Unternehmens keineswegs der Entscheidung der Frage über den Bau dieser als auch anderer Bahnen, die in dieser oder jener Richtung im Norden des Europäischen Russlands erbaut werden können, vorgreife. Sodann beschloss die vereinigte Session den Minister der Verkehrsanstalten zu bevollmächtigen, im Laufe dieses Jahres durch die Bauverwaltung der Sibirischen Eisenbahn unter Betheiligung von Vertretern der Ministerien der Finanzen und der Landwirthschaft ökonomische Voruntersuchungen und eine technische Rekognoszirung der Richtung der Eisenbahnlinie von Perm bis Kotlas an der Dwina vornehmen zu lassen und den Finanzminister zu autorisiren, die für die erwähnten Untersuchungen erforderlichen Mittel im Betrage von 93 000 R. auf Rechnung des Zehnmillionenfonds zu stellen, welcher nach dem Staatsbudget die Bestimmung hat, in diesem Jahre für ausserordentliche, im Budget nicht vorgesehene Bedürfnisse zu dienen. Der Kaiser hat vorstehende Resolution der vereinigten Session am 13. Mai d. J. Allerhöchst bestätigt.

Aus Australien.

Eisenbahnen von Neu-Süd-Wales in 1892/93.

Am 30. Juni 1893 hatte die Kolonie ein Netz von 2 351 Meilen (3 782 km) im Betriebe, also 166 Meilen mehr als zum gleichen Zeitpunkt des Vorjahres. Gleichwohl ist die Betriebseinnahme von 3 107 296 £ in 1891/92 auf 2 927 056 £ in 1892/93 gefallen; dieser Rückgang wurde durch die Finanzwirren in der ersten Hälfte des letzten Jahres, durch die Ueberschwemmungen im Norden, sowie durch die Dürre und Kaninchenplage im Westen veranlasst. Die Betriebsausgaben verzehrten 59,39 % der Betriebseinnahmen und hinterliessen einen Ueberschuss von 1 888 540 £ zur Verzinsung des Anlagekapitals. Letzteres belief sich am 30. Juni 1893, abgesehen von dem in Höhe von 1 200 000 £ zurückgezahlten Betrage auf 33 456 500 £, von dem 29 210 500 £ durch Ausgabe von Schuldverschreibungen beschafft und 4 246 000 £ aus den allgemeinen Beständen der Kolonie entnommen oder durch Ausgabe von Schatzanweisungen aufgebracht waren. Die 29 210 500 £ Schuldverschreibungen erfordern jährlich 1 109 500 £ an Zinsen und für die verbleibenden 4 246 000 £ würde bei einem Zinssatz von 3,5 % ein Betrag von 148 610 £ erforderlich sein, so dass sich das gesammte Zinserforderniss auf 1 258 110 £ beläuft; es verbleibt demnach aus dem Reinertrage des Netzes noch ein Ueberschuss von 630 430 £ über die Verzinsung des Anlagekapitals.

Neuseeländische Eisenbahnen.

Die Kolonie Neuseeland hat durch die Bank von England die in den Jahren 1894—97 rückzahlbare Anleihe der Eisenbahn Lyttelton-Christchurch in neue 3,5 % Schuldverschreibungen umwandeln lassen.

Der Zugdienst der Eisenbahnen von Neu-Süd-Wales.

Die Kolonie Neu-Süd-Wales hat einen Monat lang eine Untersuchung über die Regelmässigkeit des Zugdienstes veranstaltet und dabei folgendes festgestellt: Von den Vorortzügen von Sydney sind alle von dort ausgehenden Züge pünktlich angekommen; von den dort eintreffenden Vorortzügen hielten 86,65 % die Fahrzeit genau ein, während 13,35 % Verspätung hatten, darunter nur einer mehr als 2 Minuten. Die Anzahl der von Sydney abfahrenden und dort ankommenden Züge beträgt je 17; von ihnen waren 5 während des ganzen Monats unbedingt pünktlich, einer hatte eine durchschnittliche Verspätung von ½ Minute, 3 eine solche von 1 Minute und der ungünstigste, der zwischen Sydney und Bourke (500 Meilen) zum Theil als gemischter Zug verkehrt, eine solche von 7½ Minuten. Die beiden Interkolonialzüge Sydney-Melbourne hatten in der Richtung nach Sydney eine Verspätung von 2½ bezw. 3 Minuten, in der entgegengesetzten Richtung eine solche von 3½ Minuten. Bei dem Zuge zwischen Sydney und der Grenze von Queensland betrug die durchschnittliche Verspätung in beiden Richtungen je 1 Minute.

Urtheile.

v. O. **Vorsätzliche und rechtswidrige Verhinderung oder Gefährdung des Betriebs einer zu öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanlage.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der im § 317 R.-Strf.-Ges.-B. vorausgesetzte Vorsatz ist nicht vorhanden, wenn dem Thäter das Bewusstsein fehlte, dass durch die seiner Absicht entsprechende Handlung der Betrieb der Telegraphenanlage verhindert oder gefährdet werde, der Thäter nicht mindestens die Möglichkeit der Behinderung oder Gefährdung als Erfolg seiner Handlung in seine Vorstellung aufgenommen hatte und die Handlung, ungeachtet er die Möglichkeit des bezeichneten Erfolges derselben voraussetzte, dennoch beging. Es fehlt in dem angefochtenen Urtheile an einer zweifelsfreien Feststellung des Vorsatzes in diesem Sinne. Denn abgesehen davon, dass das Urtheil annimmt, dass die Angeklagten mit dem Werfen nach den Isolatoren sich belustigt hatten, also anscheinend die That wesentlich als einen Ausfluss unüberlegten Muthwillens betrachtet, erhebt es in dem die Strafzumessung begründenden Theile ausdrücklich den Zweifel, ob die Angeklagten bei Begehung der That sich der für verwirklicht erachteten Folge derselben, der Gefährdung des Betriebs, bewusst gewesen sind, indem es zu Gunsten der Angeklagten erwägt, dass dieselben ‚eine Vorstellung von den möglichen Folgen ihrer Handlungen wohl nicht besessen haben.' Es ermangelt hiernach in dem angefochtenen Urtheile an einer bedenkenfreien Feststellung eines wesentlichen Thatbestandmerkmals. Das Urtheil ist daher aufzuheben." (Erk. des III. Strafsenats des Reichsgerichts vom 20. März 1893; Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheid., Bd. X S. 174).

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands in 6 Blättern, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt nach dem Stande vom 1. Mai 1894, Maassstab 1 : 1 Million, nebst zugehörigem Verzeichniss der Deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen. Verlag von Max Pasch, Königlicher Hofbuchdrucker, Berlin SW., Ritterstrasse 50. Preis der Karte mit Verzeichniss 7,50 *M.*

Gegen das Vorjahr hat die Karte, von deren Neuherstellung wir im vorigen Jahrgang S. 472 ausführlicher anerkennend berichteten, durch Aufnahme der neueröffneten Linien und Stationen, sowie der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten und der zur Herstellung aus Staatsmitteln in Aussicht genommenen Eisenbahnprojekte eine Erweiterung erfahren. Ausserdem ist der Uebergang von Privatbahnen in Staatsbesitz, sowie die Umwandlung von Nebenbahnen in Hauptbahnen durch entsprechend veränderte Farbe und Form zur Darstellung gebracht worden. Wir nehmen hieraus Veranlassung, das treffliche und preiswerthe Kartenwerk wiederholt unseren Lesern zur Anschaffung zu empfehlen.

Verschiedenes.

Ein Misserfolg des Zonentarifs.

Das „Handelsmuseum" Nr. 22 vom 31. Mai 1894 entnimmt der Londoner Zeitschrift „Transport", dass die Cork, Blackrock and Passage Railway and Steamboat Co. in Irland, die vor ungefähr 2 Jahren den Zonentarif eingeführt hat, mit 1. d. Mts. wieder zu ihrem früheren Tarif zurückkehrt. Es ist dies der einzige Versuch, der in England mit dem Zonentarife bisher gemacht ist. Die Strecke wurde dabei in zwei Zonen ein-

getheilt und jede Ermässigung für Rückfahrkarten aufgehoben. Auf Grund zahlreicher Beschwerden der nur kurze Strecken zurücklegenden Reisenden ist der Tarif bereits vielfach geändert worden, so dass keine wesentliche Verschiedenheit zwischen dem Zonentarife und dem früheren Tarife mehr bestand, zu welch letzterem die Bahn jetzt wieder zurückkehrt. Der Zonentarif fand blos bei solchen Reisenden Anklang, welche die ganze Strecke zurücklegten, wofür der Preis eben wesentlich herabgesetzt worden war. Der Zonentarif hatte allerdings eine erhebliche Steigerung der Zahl der Reisenden zur Folge, doch war diese nicht genügend, um den Ausfall der Einnahmen zu decken.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der auf der Strecke Stallupönen-Naujeningken zwischen Pillkallen und Schorellen neu eingerichtete Personenhaltepunkt Schmilgen für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass von Schmilgen nur Fahr- und Rückfahrkarten nach Drozwalde, Naujeningken, Pillkallen, Rautenberg, Schorellen, Schwirgallen und Stallupönen verausgabt werden.

Gepäckstücke werden von Schmilgen unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Die Abfahrtszeiten der Züge sind in dem vom 1. Mai d. J. gültigen Fahrplane enthalten.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Bromberg, den 17. Juni 1894. (1487)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Berlin-Südwestdeutscher, Berlin-Württembergischer und Ostpreussisch-Württembergischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. gelangen zu den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre die Nachträge VII bezw. VIII und VI zur Ausgabe. Dieselben enthalten, ausser verschiedenen schon vorher veröffentlichten bezw. eingeführten Tarifmaassnahmen, neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Niederrad, Surburg und Hilpertsau im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie Aufhebung der Sätze des Ausnahmetarifs 8 für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II für die Station Berlin-Centralmarkthalle im Berlin-Südwestdeutschen Verkehre, letztere mit Wirkung vom 1. August d. J. — Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterabfertigungsstellen, woselbst auch die Tarifnachträge erhältlich sind.

Erfurt, den 15. Juni 1894. (1488MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens aller übrigen betheiligten Verwaltungen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. werden die Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen, gültig vom 1. 6. 93, in einer Neuauflage erscheinen.

Dieselbe enthält Aenderungen der Rückerstattungsbeträge für Eisen- und Holzsendungen für den Verkehr zwischen Mannheim und Stationen der Badischen und Pfälzischen Eisenbahnen.

Bis zum Zeitpunkt der Ausgabe der neuen Reexpeditionsbestimmungen ertheilen die Reexpeditionsstationen nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 15. Juni 1894. (1489)
Generaldirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verband. Am 1. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 12 genehmigt worden.

Durch den neuen Tarif werden die bezüglichen Tarifhefte I vom 1. Dezember 1888, II, III und IV vom 1. März 1889, V vom 1. Juni 1889, VI vom 1. November 1892 und VII vom 1. März 1892 ersetzt und aufgehoben.

Köln, den 17. Juni 1894. (1490)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Kohlenverkehr Böhmen - Werrabahn. Am 1. Juli d. J. ermässigen sich die Tarifsätze von Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno, Neukladno und Strebichovic-Vinaric nach Eisenach, Marksuhl und Wernshausen um je 1 *M.* und nach den übrigen Werrabahnstationen um je 1,9 *M.* für 10 000 kg.

Meiningen, den 13. Juni 1894. (1491)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Die an der Strecke Cassel-Frankfurt am Main gelegene Haltestelle Grifte, welche bislang nur für den Personenverkehr und für die Abfertigung von Frachtstückgütern und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, wird am 1. Juli d. J. auch für die Abfertigung von Eilgütern eröffnet.

Von der Abfertigung auf der Haltestelle ausgeschlossen bleiben Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge.

Eine direkte Abfertigung von Eilgütern wird vom obengenannten Tage ab im Verkehre von und nach Grifte sowohl im diesseitigen Lokalverkehre als auch im direkten Verkehre mit den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen, der Oberhessischen und der Oldenburgischen Eisenbahnen in Wirksamkeit treten.

Die in Anwendung kommenden Frachtsätze sind bei den Güter-Abfertigungsstellen zu erfragen.

Hannover, den 14. Juni 1894. (1492)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 20. Juni d. J. treten für den Versand von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen zum Strassenbau in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Görlitz nach Lübbenau, Cottbus und Bagenz ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hier, auf Wunsch Auskunft.

Berlin, den 16. Juni 1894. (1493MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch - Deutscher Viehverkehr. Vom 1. Juli d. J. findet für die Beförderung von Borstenvieh ab Kőbánya hizlalda und Kőbánya alsó-pályaudvar nach „Erfurt", Station der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt, unter Aufrechthaltung der im direkten Tarife vom 1. Februar 1892 und dessen Nachträgen enthaltenen Bestimmungen der nachstehend bezifferte Frachtsatz sammt Fahrgeld für Thierbegleiter Anwendung und zwar:

a) Frachtsatz für die Beförderung von Borstenvieh in Wagenladungen 12,24 *M.* pro Quadratmeter der Ladefläche,
b) Fahrgeld für einen Thierbegleiter 16,80 *M.* für die Hinfahrt.

Hinsichtlich der Leitung der Sendungen steht es den Aufgebern frei, einen der auf Seite 13 des Nachtrages I zum erwähnten Tarif für den Verkehr nach Stationen der Deutschen Gruppe 16 (Eisenach etc.) vorgesehenen Verkehrswege auf den Frachtbriefen vorzuschreiben.

Berlin, den 16. Juni 1894. (1494MG)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die am 1. November 1888 eingeführten Ausnahme-Frachtsätze für die Beförderung von Schweinesendungen von Simbach nach Basel und Schaffhausen treten mit dem 31. August l. J. ausser Kraft und finden von diesem Zeitpunkt ab die allgemeinen Frachtsätze des Badisch-Bayerischen Thier-etc. Tarifs Anwendung.

Karlsruhe, den 18. Juni 1894. (1495)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit 1. Juli 1894 treten für die Beförderung von geschliffenem Holzstoff zur Papier- oder Pappenfabrikation, Holzzellstoff (Cellulose), Strohstoff und Strohzellstoff in Wagenladungen von 10 000 kg ab den Schweizerischen Stationen Cham, Lachen, Gisikon und Landquart nach Basel Badischer Bahnhof transit Ausnahme - Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Güter-Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 18. Juni 1894. (1496)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Swinemünde - Heringsdorf ab (voraussichtlich 1. Juli d. J.) kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Ahlbeck und Heringsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Soldin, den 20. Juni 1894. (1497)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - Sächsischer Verband. Am 1. Juli d. J. wird die Station Wilhelmsburg des Direktionsbezirks Altona in den Norddeutsch-Sächsischen Vieh- etc. Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die für Hamburg B maassgebenden Entfernungen und Frachtsätze zu Grunde gelegt.

Dresden, den 19. Juni 1894. (1498)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Kohlen- etc Verkehr. Am 1. Juli 1894 treten die Nachträge III zum Hefte I und II zum Hefte II des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom 1. April 1892 in Kraft.

Dieselben enthalten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für den Verkehr nach Houyet und Sart lez Spa, Stationen der Belgischen Staatsbahn, und des Aus-

nahmetarifs B (für 45000 kg) für den Verkehr nach Kinkempois (Renory-Aciéries et tréfilerie d'Angleur — Fabrique de produits chimiques de P. Orban & Cie., Ateliers de construction Groulard), Station der Belgischen Nordbahn.

Exemplare dieser Nachträge können bei den betreffenden Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,10 *M* für das Stück abgegeben werden.

Köln, den 19. Juni 1894. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Verkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und Eisenbahn-Fahrzeugen, Theil II, im Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Verkehr vom 1. Mai 1894 in Kraft.

Derselbe enthält Schnitt-Frachtsätze für Pferde und Ponies im Verkehr mit Station Münster [Direktionsbezirk Köln (rechtsrhein.)] bis zum Schnittpunkte Lanaeken Grenze, Aufnahme neuer Belgischer Stationen in den Tarif für Lokomotiven und Eisenbahn-Fahrzeuge im Verkehr mit Station Aachen, sowie Berichtigungen des Haupttarifs.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zum Tarife von 10 ₰ für das Stück abgegeben werden.

Köln, den 19. Juni 1894. (1500)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Nassau-Elsass-Lothringischer, Nassau-Pfälzischer und Nassau-Badischer Güterverkehr. Zu den Tarifen für die obenbezeichneten Verkehre erscheinen mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab die Nachträge 8 und XII, enthaltend: Ergänzungen der „besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung", sowie Aenderungen der „besonderen Tarifvorschriften", der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und verschiedene Entfernungen bezw. Sätze; ferner neue Entfernungen für einige Badische Stationen, sowie für die an der Strecke Zollhaus-Wiesbaden des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. belegenen Stationen und Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Die in den Tarifnachträgen aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 17. Juni 1894. (1501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Koks zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893. Die Station Rheine des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) wird mit dem 1. Juli d. J. für den Versand von Eisenerz aufgenommen.

Die betheiligten Dienststellen geben Auskunft.

Köln, den 19. Juni 1894. (1502)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Tarifirung von Walkerde. Insoweit im Binnenverkehr der Deutschen Eisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den auf Deutschem Gebiete gelegenen Stationen der Niederländischen Bahnen der Ausnahmetarif für bestimmte geringwerthige Massenartikel (Rohstofftarif) auch für Erde, gewöhnliche, in Geltung ist, wird in diesen Verkehren der Artikel „Walkerde, lose oder in Säcken verpackt", vom Tage der gegenwärtigen Bekanntmachung ab allgemein zu den Frachtsätzen und Bedingungen des vorbezeichneten Ausnahmetarifs abgefertigt. Der fragliche Artikel wird unter die Position „Erde, gewöhnliche" usw. aufgenommen. Im Binnenverkehr der Preussischen Staatsbahnen, sowie im Wechselverkehr derselben unter einander und mit den Oldenburgischen Staatsbahnen ist die Tarifmaassnahme schon am 26. Mai 1894 in Kraft getreten.

Berlin, den 20. Juni 1894. (1503MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 15. August d. J. treten erhöhte Frachtsätze für den Klassengutverkehr und Ausnahmetarif 5a (Getreide etc.) zwischen Reichenberg (S. St. B.) einerseits und Bodenbach (B. N. B.), Tetschen (B. N. B.) andererseits in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 16. Juni 1894. (1504)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarife und der Nachtrag III zum Anhange des Tarifs in Kraft. Dieselben enthalten Aenderungen von Stationsnamen, neue und abgeänderte Frachtsätze und Aenderungen und Ergänzungen der Schleppbahngebühren.

Insoweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis 15. August 1894 in Wirksamkeit.

Abdrücke der Nachträge sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, den 18. Juni 1894. (1505)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarife in Kraft. Er enthält u. a. neue und abgeänderte Frachtsätze, Aenderungen und Ergänzungen der Schleppbahngebühren und Berichtigung eines Frachtsatzes.

Insoweit Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis 15. August 1894 in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrages sind durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen.

Dresden, 18. Juni 1894. (1506)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband Heft 1. Die im Ausnahmetarife Nr. 39 G für Schlacken zum Hochofenbetriebe ab Nürschan, Pilsen, Rokycan und Stupno-Bras bestehenden Frachtsätze (Nachtrag VIII, Seite 36) werden vom 1. k. Mts. ab auf die im genannten Ausnahmetarife aufgeführten Frachtsätze ab Zbirow herabgesetzt.

Breslau, den 19. Juni 1894. (1507)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband, Tarif Theil V Heft 1 vom 1. Dezember 1893 (Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr). Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1894 ermässigen sich für Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno, Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn, ferner für Strebichovic-Vinaric (Libusiner Schacht), Station der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Lokalbahn Swolenowes-Smecna), die betreffenden Schnittfrachtsätze auf Seite 8 und 12 des Tarifes um 1,9 *M* für 10000 kg, also auf 56,6 bezw. 60,2 *M* und die betreffenden Frachtsätze auf Seite 33 und 34 des Tarifes um 2,2 Kronen für 10000 kg.

München, den 13. Juni 1894. (1508)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. ermässigen sich die im Ausnahmetarif für den Transport mineralischer Kohlen, Theil V Heft Nr. 3 (Böhmisch-Süddeutscher Kohlenausnahmetarif) vom 1. Mai 1892 auf Seite 8 in Schnitttariftabelle, Abtheilung A unter I bezw. IV bezifferten Schnittfrachtsätze bis zum Schnittpunkte Nr. 1 und 2 für die Stationen Altkladno, Buschtěhrad, Duby, Kladno und Neukladno der Buschtěhrader Eisenbahn jeweils von 58,5 auf 56,6 und für die Station Strebichovic-Vinaric (Libusiner Schacht) der Lokalbahn Swolenowes-Smecna jeweils von 62,1 auf 60,2 *M* für 10000 kg.

München, im Juni 1894. (1509)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Mährisch-Böhmisch-Bayerisch-Vorarlberger Gütertarif, Tarifheft V vom 20. August 1880. Mit Wirksamkeit ab 15. Juni 1894 treten für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art der Spezialtarife I, II, und III bei Aufgabe als Stückgut nachstehende Frachtsätze in Kraft:

Von und nach	Reichenberg (S. N. V. B.) Mark für 100 kg
Asch	2,36
Nürnberg C. B.	3,42
Nürnberg O. B.	3,38

München, den 12. Juni 1894. (1510)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Güterverkehr. Mit Wirksamkeit vom 15. Juni d. J. gelangen in Heft 3 Theil V direkte Kohlen-Frachtsätze ab Breitenschützing, Holzleithen, Judenburg, Leoben, Schrambach und Zeltweg nach Poing zur Einführung.

München, den 14. Juni 1894. (1511)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Güterverkehr, Theil II, Heft A (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894. Auf Seite 2 (Geltungsbereich) erhält die Ziffer b folgenden Wortlaut:

„Theil III, Heft Nr. 1 vom 1. August 1894 (Ausnahmetarif für Getreide usw., Kleie, Oelkuchen und leere Säcke)."

München, im Juni 1894. (1512)
Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr Köln (rechtsrheinisch)-Erfurt und anschliessende Privatbahnen. Am 1. Juli d. J. kommt der Nachtrag XVII zur Einführung. Derselbe enthält ausser Ergänzungen der Tarifvorschriften, Entfernungen etc. für die demnächst dem Verkehr zu übergebenden neuen Stationen Bretleben, Esperstedt, Frankenhausen (Kyffhäuser), Marlishausen, Roda-Niederwillingen und Stadtilm des Eisenbahn-Direktionsbezirks

Erfurt, sowie anderweite, in den Zuschlägen ermässigte Entfernungen für die Stationen Meeder und Rodach der Werra-Eisenbahn und ist bei den betheiligten Dienststellen zu haben.
Köln, den 20. Juni 1894. (1513)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Binnen - Gütertarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.). Am 1. Juli d. J. erscheint der Nachtrag XV, welcher u. a. Bestimmungen für den Verkehr mit Güternebenstellen, einen anderweiten Wortlaut des Waarenverzeichnisses und der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs O für Düngemittel, Erden usw., sowie einen Durchgangstarif für die Stationen der Nebenstrecken Betzdorf-Daaden, Dillenburg-Strassebersbach und Wissen-Morsbach bei Wissen enthält.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, bei welchen auch Nachtragsabdrücke zu haben sind.
Köln, den 20. Juni 1894. (1514)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatt des K. K. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Palota	279 ₰
Von Schönpriesen-Umschlag nach Palota	274 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Palota	315 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.
Wien, am 15. Juni 1894. (1515)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Verdingungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn Nebenbahn von Flonheim nach Wendelsheim. Die erforderlichen Arbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, des Unterbaues und der Chaussirungsarbeiten von Abtheilung 0,175 bis Abtheilung 4.100 der Nebenbahn von Flonheim nach Wendelsheim in den Gemarkungen Flonheim, Uffhofen und Wendelsheim sollen auf dem Wege des Angebots zusammen an einen Uebernehmer vergeben werden.
Die Arbeiten sind, wie folgt, veranschlagt:

Erd- und Planirarbeiten	47 687,83 ℳ
Kunstbauten	17 468,03 „
Unterbauarbeiten . . .	13 703,03 „
Chaussirungsarbeiten .	6 274,31 „
	85 133,20 ℳ

Die betreffenden Pläne, die Kostenanschläge und die Bedingungen sind auf dem Büreau unseres Bezirksingenieurs Herrn Baurath Schmidt zu Worms zur Einsicht aufgelegt und sind die Angebote längstens bis zum 10. Juli l. J., Vormittags 10 Uhr, verschlossen und frankirt auf unserem Sekretariate dahier abzugeben. Auf dem Umschlage ist zu bemerken:
„Angebot wegen Uebernahme der Arbeiten zur Erbauung der Nebenbahn Flonheim-Wendelsheim."
Mainz, den 13. Juni 1894. (1516)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Zwei Tenderlokomotiven mit drei gekuppelten Achsen und 42 000 kg Dienstgewicht für Normalspur, in vollständigem betriebsfähigen Zustand, sind zu verkaufen.
Genauere Beschreibung, Zeichnung und Verkaufsbedingungen sind von der unterzeichneten Direktion kostenlos zu beziehen. (1517)
Direktion der Orientalischen Eisenbahnen, Konstantinopel.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 49. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8 SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage:
Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 27. Juni 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. Juni 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Inhalt:

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Tagesordnung der am 1. August 1894 in Graz zusammentretenden Vereinsversammlung.

Die Vereinsversammlung tagt im Sitzungssaal des Steiermärkischen Landtages.

I. Vortrag des Jahresberichtes der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins für die Zeit vom Anfang Juli 1892 bis Anfang Juli 1894.

II. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement).

Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.)

III. Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen auf Abänderung der Festsetzungen in § 7 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs auf Abänderung der Festsetzungen in § 2 und § 7 der vorgenannten „Bestimmungen“.

Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

(Berichterstattende Verwaltung: Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.)

IV. Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Ergänzung des „Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Behandlung von Fahrgeld-Erstattungsanträgen.

Ausschuss für Angelegenheiten des Personenverkehrs.

(Berichterstattende Verwaltung: K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.)

V. Antrag des Verwaltungsraths der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 2, 12, 13, 14, 16 und 21 des Uebereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.)

VI. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme einer Bestimmung über die Entfernung ungültig gewordener Uebergangszettel bezw. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf

Ergänzung der Bestimmungen in § 3 Abs. 8 (Nachtrag V) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.)

VII. Antrag der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Abänderung der Bestimmungen in § 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.)

VIII. Antrag der Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn auf Ergänzung der Bestimmungen in § 21 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.)

IX. Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung auf Streichung des Absatzes 1 in § 2 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld.)

X. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Abänderung der Bestimmungen in § 2 Abs. 5 der Anlage I (Nachtrag IV) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen.)

XI. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Ergänzung der Anlage III des Vereins-Wagenübereinkommens durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen langer Ladungen auf Schemelwagenpaaren mit Rücksicht auf das Durchfahren von Krümmungen mit kleinem Halbmesser (Aufnahme eines neuen § 11a in die Anlage III zum Vereins-Wagenübereinkommen).

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.)

XII. Antrag der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Ergänzung bezw. Abänderung des Verzeichnisses der Preise für Wiederherstellung fremder Wagen (Anlage V — Nachtrag I — des Vereins-Wagenübereinkommens) und auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 22 (Abs. 4) und 28 (Abs. 4, dritter Satz) des Vereins-Wagenübereinkommens.

Ausschuss für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XIII. Antrag der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einheitlicher Vorschriften über die Behandlung von Kesselwagen usw. im gesammten Vereinsgebiete.

Sonderausschuss.

(Berichterstattende Verwaltung: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.)

XIV. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld auf Ergänzung des § 5 (Abs. 4) der Vereinssatzungen bezw. Antrag der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins auf Aenderung der Bestimmungen in den §§ 5 (Abs. 1) und 7 (Abs. 1) der Satzungen.

Ausschuss für die Vereinssatzungen.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XV. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 13 (Abs. 2) und 23 Abs. 3 (unter a) der Vereinssatzungen.

Ausschuss für die Vereinssatzungen.

(Berichterstattende Verwaltung: Verwaltungsrath der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

XVI. Antrag der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft auf Aufnahme in den Verein.

Ausschuss für die Vereinssatzungen.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XVII. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf anderweite Abgrenzung des Wirkungskreises des Ausschusses für die Vereinszeitung und des technischen Ausschusses.

Ausschuss für die Vereinszeitung.

(Berichterstattende Verwaltung: Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.)

XVIII. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der Bestimmungen in § 84 (Abs. 3) der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupteisenbahnen“ (Anordnung der Dampfleitungsrohre unter den Wagen und Einrichtung der Mundstücke der Leitungen), sowie auf Abänderung der den „Technischen Vereinbarungen“ beigegebenen Zeichnung Blatt VI.

Technikerversammlung.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.)

XIX. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Ergänzung der „Grundzüge für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokaleisenbahnen“ durch Aufnahme von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen der Wagenabmessungen mit Rücksicht auf das Durchfahren von Bahnkrümmungen mit kleinem Halbmesser.

Ausschuss für technische Angelegenheiten.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.)

XX. Antrag des Ausschusses für technische Angelegenheiten auf Vereinfachung der Vorschriften über die Darstellung der Ergebnisse der mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben.

Ausschuss für technische Angelegenheiten.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt.)

XXI. Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin auf Abänderung der „Instruktion zur Einführung eines gemeinsamen Abrechnungsverfahrens über Gasbeleuchtung der Personenwagen“.

Ausschuss für technische Angelegenheiten.

(Berichterstattende Verwaltung: Direktion der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

XXII. Antrag der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf Prüfung bezw. Abänderung des „Fragenheftes zur Erhebung der statistischen Mittheilungen über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Vereins“ und der „Anweisung für die Ausfüllung des statistischen Fragenheftes“.

Ausschuss für Angelegenheiten der Statistik.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover.)

XXIII. Antrag des Preisausschusses auf Ergänzung der Bestimmungen in den §§ 1 und 8 (Abs. 1) des „Uebereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (Anhang III der Vereinssatzungen).“

Preisausschuss.

(Berichterstatter: Herr Geheimer Baurath Lochner — Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt —.)

XXIV. Bericht der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins über die Verwaltung der Vereinskasse.

XXV. Bericht des Verwaltungsausschusses der Versorgungskasse für Vereinsbeamte.

(Berichterstattende Verwaltung: Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover.)

XXVI. Wahl des Ortes für die nächste ordentliche Vereinsversammlung.

Berlin, im Juni 1894.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1882 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Nichtvereinsbahnen, betreffend Nachweisung der Ergebnisse des Verkehrs auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (Berichtsjahr 1893) (abgesandt am 25. d. Mts.).

Nr. 1932 vom 20. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die diesjährige ordentliche Vereinsversammlung (abgesandt am 22. d. Mts.).

Nr. 1963 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Tagesordnung der diesjährigen Vereinsversammlung (abgesandt am 23. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen.

Besondere Bestimmungen zur Verkehrsordnung. Auf den Preussischen Staatsbahnen sind am 15. d. Mts. besondere Bestimmungen zu den §§ 10 und 11 der Verkehrsordnung in Kraft getreten. Dieselben ordnen an, dass bei der Einstellung von Salon-, Schlaf- oder Personenwagen, sowie von Gepäck- oder Güterwagen zur Beförderung von Kranken, für welche Fahrkarten I. Klasse zu lösen sind, soweit auf einzelnen Strecken die I. Wagenklasse nicht verkehrt oder Fahrkarten dieser Klasse nicht ausgegeben werden, an Stelle je einer Fahrkarte I. Klasse zwei Fahrkarten III. Klasse treten. Ferner wird die Bestimmung in § 3 der Bedingungen über die Ausgabe allgemeiner Zeitkarten aufgehoben und durch folgende ersetzt: „Für die Berechnung des Preises sind die in dem Kilometerzeiger für den Personenverkehr angegebenen Entfernungen maassgebend. Bei Entfernungen von mehr als 30 km werden angefangene Kilometer für volle Kilometer gerechnet. Als Mindestbeträge werden für jeden Monat der Zeitkartendauer 4,50 *M.* für die I., 3,50 *M.* für die II. und 2,50 *M.* für die III. Klasse erhoben.“ Endlich ist der Bestimmung über die Ausgabe von Zeitkarten für Schüler zum Besuch von Schwimmanstalten folgende ergänzende Bestimmung hinzugetreten: „Die Ausgabe dieser Karten erfolgt nur gegen eine Bescheinigung des Schulvorstands, wonach der Schüler zur Fahrpreisermässigung behufs Gebrauchs des näher bezeichneten Bades empfohlen wird, weil eine derartige Badegelegenheit am Wohnorte des Schülers nicht vorhanden ist.“

Kleinbahnen.

Aus Anlass einer Reihe von Anfragen der Eisenbahnbehörden hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten den ihm unterstellten Eisenbahndirektionen Direktiven über die Behandlung der Kleinbahnen seitens der Staatseisenbahnen ertheilt. Diese Anweisung umfasst alle Punkte, in denen nach den bisherigen Erfahrungen die Staatsbahnen mit den Kleinbahnen in Berührung kommen, und stellen der Natur der Sache nach nicht strenge, ein für alle Mal anwendbare Regeln, sondern nur allgemeine Gesichtspunkte auf, die soweit zur Anwendung zu bringen sind, wenn dies nach Lage des einzelnen Falles als angemessen erscheint. Dabei ist von dem Grundgedanken thunlichster Förderung des Kleinbahnwesens innerhalb der durch die Natur und die grösseren Aufgaben des Staatsbahnbetriebs gezogenen Schranken ausgegangen und den Staatsbahnbehörden insbesondere ans Herz gelegt, stets im Auge zu behalten, dass eine gedeihliche Entwickelung der Kleinbahnen nur bei den einfachsten, den örtlichen Verhältnissen möglichst angepassten Einrichtungen zu erwarten ist und dass demnach bei den an Kleinbahnen zu stellenden Anforderungen stets dieser Maassstab und nicht der des grösseren und vielgestaltigen Verkehrs der dem allgemeinen Eisenbahnnetze angehörenden Bahnen zu Grunde zu legen ist.

Bezirks-Eisenbahnrath Bromberg.

In der am 21. d. Mts abgehaltenen 24. ordentlichen Sitzung des Bezirks-Eisenbahnraths gelangte der Antrag, die Staatseisenbahn-Verwaltung zu ersuchen, die durch die Aufhebung der Staffeltarife beseitigte Möglichkeit der Benutzung des Eisenbahnweges für die Versendung von Bodenerzeugnissen aus dem Osten nach den Konsumtionsgebieten Deutschlands wieder herzustellen, zur Annahme. Dagegen wurde der Antrag auf Einführung einer Tarifermässigung für inländisches Getreide auf denjenigen Strecken der Preussischen Staatsbahnen, auf denen Russisches Getreide zu ermässigten Frachtsätzen nach Danzig, Königsberg und Memel gefahren wird, abgelehnt.

Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel.

Nachdem nunmehr für die Erbauung einer normalspurigen Kleinbahn von Zillerthal über Arndsdorf nach Krummhübel die Konzession mit vorgesehenem Enteignungsrecht ertheilt wurde, hat am 20. d. Mts. in Berlin die Begründung der Riesengebirgsbahn-Gesellschaft mit beschränkter Haftung durch die Firma Jakob Landau in Berlin, die Nationalbank für Deutschland in Berlin, die Firma Abraham Schlesinger und den Eisenbahndirektor a. D. Ströhler, welch letzterer die Leitung des Unternehmens übernimmt, stattgefunden. Mit dem Bau der Bahn soll begonnen werden, sobald das jetzt eingeleitete Planauflegungs-Verfahren abgeschlossen ist. Die Baudispositionen sind derart getroffen, dass die Betriebseröffnung spätestens am 1. Mai 1895 erfolgen wird.

Betriebseröffnungen.

Direktionsbezirk Köln (linksrh). Am 7. d. Mts. ist auf der Strecke Wincheringen-Nenning das zweite Geleis dem Betriebe übergeben worden.

Direktionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober dieses Jahres wird voraussichtlich die 13,70 km lange, vollspurige Neubaustrecke Ilsenburg-Harzburg mit den Zwischenstationen Stapelburg (3,42 km ab Ilsenburg), Eckerthal (5,17 km) und Westerode (11,31 km) dem Betriebe übergeben. Die Stationen Stapelburg und Westerode werden nur für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung, die Station Eckerthal dagegen für den Gesammtverkehr eingerichtet, zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen wird Eckerthal jedoch nicht geeignet sein.

Die neue Bahnstrecke wird dem Eisenbahn-Betriebsamt zu Halberstadt unterstellt.

Eröffnung bezw. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Direktionsbezirk Breslau. Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Leobschütz und Steubendorf gelegene Haltepunkt Leobschütz Stadtforst für den Personenverkehr eröffnet.

Direktionsbezirk Bromberg. Am 1. Juli d. J. wird der auf der Strecke Stallupönen-Naujeningken zwischen Pillkallen und Schorellen neu eingerichtete Personenhaltepunkt Schmilgen für den Personen- und Gepäckverkehr mit der Einschränkung eröffnet, dass von Schmilgen nur Fahr- und Rückfahrkarten nach Drozwalde, Naujeningken, Pillkallen, Rautenberg, Schorellen, Schwirgallen und Stallupönen verausgabt werden. Gepäckstücke werden von Schmilgen unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Direktionsbezirk Hannover. Die an der Strecke Cassel-Frankfurt a/M. gelegene Haltestelle Grifte, welche bislang nur für den Personenverkehr und für die Abfertigung von Frachtstückgütern und Gütern in Wagenladungen eingerichtet war, wird am 1. Juli d. J. auch für die Abfertigung von Eilgütern eröffnet. Von der Abfertigung auf der Haltestelle ausgeschlossen bleiben Leichen, lebende Thiere und Fahrzeuge.

Eine direkte Abfertigung von Eilgütern wird vom obengenannten Tage ab im Verkehre von und nach Grifte sowohl im Lokalverkehre des Direktionsbezirks Hannover als auch im direkten Verkehre mit den Stationen der übrigen Preussischen Staatsbahnen, der Oberhessischen und der Oldenburgischen Eisenbahnen in Wirksamkeit treten.

Aenderung von Stationsnamen.

Die Station Ehringshausen der Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen hat zur Vermeidung von Verwechselungen mit der im Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) belegenen Station Ehringshausen (Dill) die Bezeichnung „Ehringshausen in Hessen“ erhalten.

Königs-Wusterhausen-Mittenwalder-Töpchiner Kleinbahngesellschaft.

Diese Aktiengesellschaft, welche sich zum Bau und Betriebe einer normalspurigen Kleinbahn von Königs-Wusterhausen über Schenkendorf nach Mittenwalde, bezw. einer Zweiglinie nach Töpchin und über Gallun nach dem Schöneicher Plan bildete, ist nunmehr unter obiger Firma in das Gesellschaftsregister des Königlichen Amtsgerichts I in Berlin eingetragen worden. Ueber das Projekt und die Finanzirung desselben haben wir bereits in Nr. 65 S. 621 Jahrg. 1893 d. Ztg. eingehend berichtet.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath hat der Generalversammlung für das Betriebsjahr 1893/94 die Vertheilung einer Dividende von 6,10 % gegen $5^8/_{10}$ % im Jahre 1892/93 in Vorschlag gebracht.

Werra-Eisenbahn.

Nachdem sich bei der Ueberprüfung des Abschlusses für das Jahr 1893 ergeben hat, dass ein Theil der im Besitz des Unternehmens sich befindenden Werthpapiere gegen den Kurswerth Ende 1893 bezw. den Anschaffungswerth zu hoch angesetzt worden war, ermässigt sich der Ueberschuss des Unternehmens für 1893 um 14 139,54 *M.*, sodass sich derselbe nicht auf 203 454 *M.*, wie in dem Auszuge aus dem Geschäftsberichte (siehe Nr. 43 S. 406 Abs. 6 d. Ztg.) angegeben, sondern nur auf 189 314 *M.* beziffert. Nach Abzug der Staatssteuer im Betrage von 4 437 *M.* verblieb somit ein Reinüberschuss von 184 877 *M.* Von demselben wurden in der am 21. d. Mts. zusammengetretenen Generalversammlung 10 000 *M.* als ausserordentlicher Zuschuss zur Pensionskasse der Beamten und 172 738 *M.* zur Vertheilung einer Dividende von 1,15 % (statt 1,25 % wie ursprünglich seitens des Verwaltungsraths beantragt) bewilligt. Der sodann noch verbleibende steuerfreie Reingewinn von 2 139 *M.* wird auf die Rechnung des Jahres 1894 übertragen.

Ermsthalbahngesellschaft.

Die Bruttoeinnahmen der Bahn Metzingen-Urach für 1893 betrugen 146 126 ℳ, dem Vorjahr gegenüber ein Mehr von 2 422,47 ℳ. Dieser Einnahme stehen 50 344,26 ℳ Betriebsausgaben gegenüber, woraus sich ein Betriebsüberschuss von 95 782,36 ℳ ergibt = 6,78 % des restlichen Anlagekapitals von 1 413 000 ℳ. Der Betriebsaufwand stellt sich auf 34,45 % der Betriebseinnahme. Zum Abzug vom Betriebsüberschuss ist erforderlich die Summe von 38 830 ℳ Tilgungsquote für 1893 mit 9 900 ℳ und $4^1/_2$ % Zins von 642 900 ℳ restlichem Prioritätskapital mit 28 930 ℳ. Somit verbleibt ein Reingewinn von 56 951 ℳ, wozu noch 4 381 ℳ Gewinnübertrag vom Vorjahre tritt, was eine Verwendungssumme von 61 333 ℳ ergibt. Davon kommen 39 000 ℳ zur Vertheilung einer Dividende von 5 % = 30 ℳ per Aktie auf 1 300 Stück, 7 839 ℳ zur Wiederergänzung des Erneuerungsfonds, ferner 5 000 ℳ zur Rücklage in den ausserordentlichen Reservefonds; 3 000 ℳ zur Rücklage in den Beamtenpensionsfonds; 1 670 ℳ zur regulativmässigen Zuwendung an den Altersversorgungs- und Sparrücklagenfonds und endlich 4 822 ℳ zum Vortrag auf neue Rechnung.

Sonderzüge zu ermässigten Preisen ab Berlin während der Ferien.

Wie alljährlich, so werden auch in diesem Sommer bei Beginn der Schul- und Gerichtsferien Sonderzüge zu ermässigten Preisen von Berlin nach München, Kufstein, Salzburg, Reichenhall, Lindau, nach Frankfurt a/M., dem Rhein, Schwarzwald, den Reichslanden und der Schweiz, sowie nach Stuttgart und Friedrichshafen zur Beförderung gelangen. Die Beförderung findet an folgenden Tagen statt: a) nach München, Kufstein, Salzburg, Reichenhall und Lindau am 6., 7. und 14. Juli und 7. August, b) nach Frankfurt a/M. und Basel am 6., 7. und 14. Juli und 11. August, c) nach Stuttgart und Friedrichshafen am 21. Juli d. J. Die Züge nach München gehen jedesmal um 5 Uhr 55 Minuten Nachmittags, die Züge nach Frankfurt a/M. und Basel am 7. Juli und 11. August um 6 Uhr 49 Minuten Nachmittags und der Zug nach Stuttgart um 6 Uhr 5 Minuten Nachmittags vom Anhalt-Dresdener Bahnhof in Berlin ab. Die Züge nach Frankfurt a/M. und Basel am 6. und 14. Juli werden vom Potsdamer Bahnhof um 5 Uhr 40 Minuten Nachmittags abgelassen.

Die betheiligten Eisenbahnverwaltungen geben über diese Züge alles nähere enthaltende Uebersichten aus, welche bei den Fahrkarten-Ausgabestellen auf dem Anhalter Bahnhof, dem Potsdamer Bahnhof, den Stadtbahnhöfen Alexanderplatz, Friedrichstrasse, Zoologischer Garten, sowie bei der Auskunftsstelle der Preussischen Staatsbahnen auf dem Bahnhof Alexanderplatz unentgeltlich zu haben sind bezw. von dort gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Allgemeine Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft.

Wie uns die Direktion der genannten Gesellschaft mittheilt, war die Ausführung der Arbeiten für die elektrische Strassenbahn in Dortmund nicht, wie in Nr. 45 S. 425 d. Ztg. mitgetheilt wurde, der Firma Siemens & Halske, sondern der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Berlin übertragen, welche hierbei ihren Ruf in vorzüglicher Weise bewährt hat. Zur Zeit ist dieser Gesellschaft auch die Erweiterungslinie der elektrischen Strassenbahn von der Kronenburg in Dortmund nach Hörde zur Ausführung übertragen.

Preussischer Beamtenverein zu Hannover: Jahresabschluss.

Der Preussische Beamtenverein, Versicherungsanstalt für Deutsche Beamte zu Hannover, hat nach Ausweis des jetzt erschienenen Geschäftsberichts für 1893 im verflossenen Jahre folgende günstige Ergebnisse zu verzeichnen: An Lebens-, Kapital-, Sterbekassen- und Rentenversicherungen bestanden Ende 1893: 35 433 Polizen über 108 336 950 ℳ Kapital und 203 110 ℳ jährliche Rente (1892: 32 091 Polizen über 96 408 050 ℳ Kapital und 168 260 ℳ jährliche Rente). Die Prämienreserven zur Deckung der fällig werdenden Versicherungssummen für die Versicherten stiegen im Jahre 1893 von 19 186 667 ℳ auf 22 091 814 ℳ. An Versicherungssummen hat der Verein im Jahre 1893 gezahlt für Lebensversicherungen 626 800 ℳ, für Sterbekassenversicherungen 23 174 ℳ, für Kapitalversicherungen 577 300 ℳ und für Rentenversicherungen 76 278 ℳ, insgesammt 1 303 652 ℳ. Im Jahre 1893 wurde ein Ueberschuss von 935 983 ℳ erzielt; davon sind 390 223 ℳ den Sicherheits- und Reservefonds überwiesen und 545 760 ℳ oder 4,5 % der Prämienreserve als Dividende an die Mitglieder der Lebensversicherungs-Abtheilung vertheilt worden.

Neben der alle Verbindlichkeiten reichlich deckenden Prämienreserve im Betrage von 22 091 814 ℳ besitzt der Verein einen Sicherheitsfonds: 1 892 458 ℳ, einen Kriegs-Reservefonds: 528 080 ℳ, einen Dividendenfonds: 245 721 ℳ und sonstige Fonds im Gesammtbetrage von 176 637 ℳ. Diese Fonds = 2 842 896 ℳ bilden das reine aktive Vermögen des Vereins, dem keine Passiva gegenüberstehen.

An Polizendarlehen hatte der Verein Ende 1893 1 205 460 ℳ und an Kautionsdarlehen 1 083 277 ℳ an seine Mitglieder ausgeliehen. Für 525 Eisenbahnbeamte sind vom Vereine Dienstkautionen bestellt. Der Verein gewährt die prämienfreie Kriegsversicherung bis zum Betrage von 20 000 ℳ, erhebt keine Polizengebühr und verpflichtet die Antragsteller nicht, die Versicherung eine gewisse Zeit aufrecht zu erhalten; er macht keine Abzüge bei Auszahlung der Versicherungssummen, gewährt günstige Rückkaufsbedingungen und hat ein sehr vortheilhaftes Dividenden-Vertheilungsverfahren. Aufnahmefähig sind nicht allein die dauernd angestellten Beamten, sondern auch die im Vorbereitungsdienst zu einer Beamtenlaufbahn stehenden Anwärter. Frauen, Wittwen und Kinder von Beamten können in die Lebensversicherungs-Abtheilung nicht aufgenommen, wohl aber können für sie und von ihnen Kapital-, Leibrenten- und Begräbnissgeld-Versicherungen abgeschlossen werden.

Genaue Auskunft über die Einrichtung und Verwaltung des Vereins, sowie über die Prämien geben die Drucksachen des Vereins, welche jedem von der Direktion zu Hannover auf Bestellung kostenfrei zugesandt werden.

Aus den Niederlanden.

Statistik der Eisenbahnen für das Jahr 1892.

Nach Ausweis der vom Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe herausgegebenen Eisenbahnstatistik hatte das gesammte Netz der Eisenbahnen, deren Linien gänzlich oder nur theilweis auf Niederländischem Gebiet liegen — einschliesslich der Nebengeleise — Ende 1892 eine Ausdehnung von 5 877 km, und zwar entfielen davon 4 801 km auf Niederländisches Gebiet, die übrigen 1 076 km auf die angrenzenden fremden Landesgebiete. — Die Betriebslänge der Eisenbahnen bezifferte sich auf 3 654 km; davon waren 1 889 km eingeleisig und 1 069 km doppelgeleisig auf Niederländischem Gebiet ausgebaut. An Betriebsmitteln waren zu jenem Zeitpunkt vorhanden: 1 015 Lokomotiven, 808 Tender, 2 453 Personenwagen, 5 633 bedeckte und 12 121 offene Lastwagen.

Zur Beförderung gelangten im Jahre 1892 insgesammt 30 207 974 Personen, davon in I. Klasse 1 447 710, in II. Klasse 5 935 938, in III. Klasse 21 511 624 und zu ermässigten Fahrpreisen 788 972; ferner 31 212 t Gepäck. Von den beförderten Personen entfielen auf den Binnenverkehr 26 651 626, auf den direkten Verkehr 3 110 382 und auf den Durchgangsverkehr 445 966. Im Frachtenverkehr wurden befördert: 79 057 t Expressgut, 136 624 t Eilgut, 4 699 680 t Stückgut und 7 719 208 t Wagenladungsgut, zusammen 12 629 569 t, welche sich mit 3 696 205 t auf den Binnenverkehr, mit 7 882 146 t auf den direkten Verkehr und mit 1 051 218 t auf den Durchgangsverkehr vertheilten. Ausserdem gelangten noch zur Beförderung 602 055 t Dienstgut, 7 500 t und 23 Stück Equipagen, sowie 448 741 t, 494 Wagenladungen und 134 Sendungen Pferde und sonstiges Vieh.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 17 777 907 fl., aus dem Gepäckverkehr 407 985 fl. und aus dem Güterverkehr 18 952 469 fl.

Sonntagsruhe.

Der Niederländische Verein zur Beförderung der Sonntagsruhe war bereits seit einigen Jahren bei der Regierung wegen Abänderung des allgemeinen Reglements für den Eisenbahn-Transportdienst, zwecks Vermehrung der Sonntagsruhe des Eisenbahnpersonals, vorstellig geworden. Mittelst Erlass vom 9. Januar d. J. ist jetzt das genannte Reglement dahin abgeändert worden, dass — in soweit in besonderen Fällen seitens des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe nichts anderes bestimmt wird — an Sonn- und Festtagen die Eisenbahngesellschaften nicht verpflichtet sind zur Annahme, Abholung, Ablieferung oder Bestellung von Gütern und infolge dessen auch die Sonn- und Festtage nicht mitgerechnet werden bei der Berechnung der Fristen, binnen welcher die Abholung, Ablieferung oder Bestellung der Güter seitens der Eisenbahnen, die Verladung seitens der Absender oder die Ausladung bezw. Abholung durch die Empfänger zu erfolgen hat und ebensowenig bei der Berechnung der bei Ueberschreitung der Lieferungsfristen seitens der Eisenbahnen zu zahlenden Entschädigungen und bei Berechnung der Wagenmiethen, Lager- und Magazingelder.

Infolge Aufhebung der Verpflichtung der Eisenbahnen zur Beförderung von Gütern an Sonntagen werden vom 1. Juli d. J. ab Sonntags gar keine Güterzüge fahren und auch keine Güter abgeholt oder bestellt werden.

Ursprungszeugnisse.

Die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen hat bestimmt, dass, wenn in den seitens des Deutschen Konsuls oder anderer Autoritäten abgegebenen Ur-

sprungszeugnissen für Sendungen von Weizen, Roggen, Hafer und dergleichen von den Niederlanden nach Deutschland (um den Ursprung dieser Güter zu beweisen) bemerkt ist, dass die mit diesen Gütern beladenen Wagen durch oder im Auftrage des Deutschen Konsulats plombirt sind, solche Plombirung zugelassen werden soll. Die Gesellschaft übernimmt aber keine Verantwortlichkeit für die nachtheiligen Folgen, welche für den Handel entstehen können, wenn die Konsulatsplomben aus irgend einem Grunde von den Wagen abgenommen werden müssen oder abhanden kommen.

Vlissingen-Queensbourough.

Seit 1. Mai d. J. ist ein neuer Fahrplan eingeführt, welcher eine bedeutende Verbesserung des Verkehrs zwischen Deutschland und Queensborough über Vlissingen darstellt. Nach diesem Fahrplan hat man statt 7.45 Morgens erst um 12 Uhr Mittags von Berlin abzureisen, um dennoch am folgenden Morgen 8.45 in London anzukommen, also nur 3 Viertelstunden später als bisher. Für Wien und Dresden bietet die Verbesserung noch mehr Vortheile. Während man früher 2.30 Nachmittags aus Wien abreisen musste, braucht man jetzt erst 7 Stunden später abzufahren, um ungefähr um dieselbe Zeit als früher in London anzukommen. Für Dresden beträgt die Verkürzung der Reisedauer 5¹/₃ Stunden, für Hamburg und Bremen 5¹/₂ Stunden. Die Abkürzung der Reisedauer dürfte daher ohne Zweifel geeignet sein, eine bedeutende Zunahme des Verkehrs auf der Route Vlissingen-Queensborough zu bewirken.

Eisenbahnprojekt Schoonhoven-Gouda.

Zur Zeit hat sich in Schoonhoven unter der Firma „Krimpenerwaard-Eisenbahngesellschaft“ eine Gesellschaft zu dem Zweck gebildet, eine Lokalbahn von Schoonhoven nach Gouda ins Leben zu rufen. Seitens des Ministers für Wasserbau, Handel und Gewerbe wurde am 7. April d. J. der genannten Gesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb dieser Lokalbahn ertheilt, unter der Bedingung, dass der Betrieb der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen übertragen werde.

Die Bahn, welche innerhalb 4 Jahren nach endgültiger Annahme der Konzessionsbedingungen vollendet sein muss, soll in Gouda an die Staatsbahn Rotterdam-Utrecht anschliessen und in der Weise mit der Staatsbahn verbunden werden, dass nicht nur die Wagen, sondern auch ganze Züge ohne Umsteigen oder Umladung darauf übergehen können.

Aus Luxemburg.

Prinz Heinrich-Eisenbahn in 1893.

Während des Jahres 1893 gab die Grossherzogliche Regierung den Wunsch zu erkennen, dass ein Einvernehmen zwischen der Prinz Heinrich-Eisenbahn und der Elsass-Lothringischen Eisenbahnverwaltung (als Betriebsführerin der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahn) wegen der geplanten Eisenbahn Luxemburg-Petingen erzielt werde. Verhandlungen wurden angeknüpft, aber die von der Elsass-Lothringischen Eisenbahnverwaltung gestellten Bedingungen waren so hart, dass die Prinz Heinrichbahn gezwungen war, sie abzulehnen. Die Vorschläge, welche diese der Regierung wegen des Baues einer Schmalspurbahn Luxemburg-Petingen, sowie mehrerer anderer Nebenbahnen machte, wurden nicht angenommen; der Prinz Heinrichbahn wurde vielmehr eine Frist gestellt, sich endgültig über den Bau einer vollspurigen Bahn von Luxemburg nach Petingen ohne Staatsbeihilfe auszusprechen; da die Gesellschaft überzeugt war, dass ihr Unternehmen zu Grunde gehen müsste, wenn eine Wettbewerbslinie nach Petingen zugelassen würde, so legte sie der Regierung einen ausdrücklichen Antrag auf Ertheilung der Konzession vor, um den bedeutenden Verlust nach Möglichkeit zu begrenzen. Die Zukunft des Unternehmens ruht demnach in den Händen der Regierung.

Am 1. Juli 1893 hat die Gesellschaft eine Altersversicherungs- und Ruhegehaltskasse ins Leben gerufen. Um die von der Kasse übernommenen Lasten zu decken, haben sämmtliche Theilnehmer einen Beitrag von 4 % ihres Gehalts, sowie den Monatsbetrag des ersten Gehalts und jeder Gehaltserhöhung einzuzahlen, während die Gesellschaft den Rest, der sich etwa auf die gleiche Summe belaufen wird, beizusteuern hat. Die Kasse wird von einem Ausschuss verwaltet, der sich aus dem Direktor, dem Vorstand des Rechnungswesens, einem Abtheilungsvorstand und 3 Beamten zusammensetzt. Grundsätzlich wird an die Beamten oder ihre Angehörigen im Falle der Dienstunfähigkeit ein Kapital, gleich dem 5 fachen des zuletzt bezogenen Jahresgehalts gezahlt.

Auf der Grubenlinie betrugen die Einnahmen 1 675 140,68 Francs, die Ausgaben 872 869 Frcs. und der Ueberschuss 802 271,68 Frcs.; auf der Attertlinie betrugen die Einnahmen 1 264 083,97 Frcs., die Ausgaben 547 422,78 Frcs. und der Ueberschuss 716 661,19 Frcs.; die Sauer- und Mosellinie erzielte eine Einnahme von 278 662,47 Frcs., hatte eine Ausgabe von 249 120,70 Frcs. und einen Ueberschuss von 29 541,77 Frcs.; endlich bei der Wiltzlinie beliefen sich die Einnahmen auf 68 406,17 Frcs., die Ausgaben auf 71 911,76 Frcs. und demnach der Fehlbetrag auf 3 505,59 Frcs. Für das Gesammtnetz ergab sich eine Einnahme von 3 286 293,29 Frcs. (gegen 3 240 188,24 Francs in 1892), eine Ausgabe von 1 741 324,24 (1 684 752,36) Frcs. und ein Ueberschuss von 1 544 969,05 (1 555 435,88) Frcs.; hierzu kamen nach Bestreitung der Betriebskosten und nach Ausstattung der Rücklagen 225 000 Frcs. Ertrag der Bergwerke, 66 027,61 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, 45 863,04 Frcs. Eingang aus abgeschlossenen Betriebsjahren, 8 839,09 Frcs. Miethsertrag für Bodennutzung, Gebäude und Diensträume und 11 508,14 Frcs. Bank- und Wechselgewinne, sodass sich ein Gesammtüberschuss von 1 902 206,93 Frcs. ergab. Davon wurden gebraucht: 25 414,06 Frcs. für Steuern, 46 086,61 Frcs. für Mitbenutzung von Bahnanlagen usw., 41 856,66 Frcs. an Wagenmiethe, 33 300,55 Frcs. an allgemeinen Unkosten, 10 551,82 Frcs. an Kosten und Entschädigungen für Rechtsstreitigkeiten, 402 187,50 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Schuldverschreibungen, 5 342,89 Frcs. Beitrag zur Versicherungs- und Ruhegehaltskasse der Beamten und 50 000 Frcs. Einlage in die Vorsichtskasse, während 1 287 466,84 Frcs. zur Verfügung der am 5. Mai d. J. abgehaltenen Hauptversammlung standen. Von letzterer Summe wurden 61 071,96 Frcs. (= 5 %) den Rücklagen zugeführt, 35 000 Frcs. dem Verwaltungrath und 5 000 Francs dem Aufsichtsrath zugebilligt, 1 125 000 Frcs. als Gewinn (15 Frcs. auf den Antheilschein) vertheilt und 61 394,88 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen.

Luxemburgische Wilhelmsbahn in 1893.

Im Jahre 1893 wurden 1 298 419 Personen (gegen 1 158 089 in 1892) und 3 300 166 (3 052 319) t Güter befördert; von letzteren 483 520 (410 332) t im Binnen-, 1 187 988 (1 108 645) t im Ausfuhr-, 623 975 (584 891) t im Einfuhr- und 1 004 683 (948 451) t im Durchfuhrverkehr. Die Haupt-Frachtgegenstände waren Koks, Kohlen, Holz, Getreide, Eisen und Erz; von Koks wurden 387 712 (399 885) t, von Kohle 89 761 (110 174) t, von Holz 19 015 (19 337) t, von Getreide 12 975 (16 407) t, von Eisen 9 894 (10 932) t und von Erzen 3 925 (13 244) t befördert. Vereinnahmt wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr 1 215 000 Frcs. (wie 1892), aus dem Güterverkehr 7 868 750 (7 937 500) Frcs. und aus verschiedenen Quellen 705 000 (602 500) Frcs., im ganzen also 9 788 750 (9 755 000) Frcs.

Personalnachrichten.

Preussen.

Der vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geh. Baurath Wichert, ist zum Geh. Ober-Baurath und der vortragende Rath in demselben Ministerium, Geh. Regierungsrath Möllhausen zum Geh. Ober-Regierungsrath ernannt.

Bayerische Staatseisenbahnen.

Der Ober-Regierungsrath und Abtheilungsvorstand bei der Generaldirektion, Robert Hauck, ist unter Belassung in letzterer Eigenschaft zum Regierungsdirektor bei genannter Stelle mit dem Range und den Rechten eines Kollegialdirektors befördert und der Inspektor bei dem Ober-Bahnamt Weiden, Joseph Kirchbauer, in den dauernden Ruhestand versetzt worden.

Gestorben ist der Obergeometer mit dem Titel und Range eines Inspektors bei der Generaldirektion Ludwig Wenninger.

Württembergische Staatseisenbahnen.

Oberinspektor Zügel, Vorstand des bautechnischen Büreaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wurde auf die Stelle eines Bauraths bei dieser Generaldirektion befördert. Bahnhofverwalter I. Klasse tit. Bahnhofinspektor Steiner in Jagstfeld wurde seinem Ansuchen gemäss auf die Stelle eines Bahnhofverwalters I. Klasse und Postmeisters in Mühlacker versetzt, auch demselben die Ausübung der höheren Bahnpolizei auf der Strecke Bretten-Bietigheim, ausschliesslich dieser beiden Bahnhöfe, übertragen. Betriebsinspektor Gräder in Tübingen wurde unter Verleihung des Titels und Ranges eines Finanzraths auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt. Bahnmeister Schleicher in Weil der Stadt wurde auf die Stelle eines Abtheilungsingenieurs bei dem bautechnischen Büreau, Betriebsinspektionsassistent Bob in Heilbronn auf die Stelle eines Expeditors im administrativen Dienst der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Verleihung des Titels „Sekretär“ befördert.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Nach einer Mittheilung der Direktion der K. K. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn ist der Güterverkehr zwischen L. Szt. Miklos-Ruttka-Zsolna wegen Hochwassers am 16. Juni d. J. bis auf weiteres eingestellt worden, was mit Bezug auf § 14 Abs. 4 des Vereins-Wagenübereinkommens hierdurch zur allgemeinen Kenntniss gebracht wird.

Berlin, den 25. Juni 1894. (1518)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

2. Güterverkehr.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Englisch-Südwestdeutschen Gütertarifheft 6 vom 1. Februar 1889 ist der Nachtrag I, gültig vom 1. Juli 1894, ausgegeben worden.

Derselbe enthält die Aufnahme der Stationen Appenweier und Kirnbach in den direkten Verkehr, sowie Aenderungen im Haupttarif und kann unentgeltlich durch unsere Güter - Abfertigungsstellen oder von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 22. Juni 1894. (1519)
Generaldirektion.

Direkter Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland. Vom 1. Juli d. J. ab wird die Station Rottenburg am Neckar der Württembergischen Staatseisenbahnen in den Anhang zu dem Ausnahmetarif für den direkten Güterverkehr von Deutschen und Niederländischen Stationen nach Grajewo zur Ausfuhr nach Russland mit folgenden Frachtsätzen aufgenommen:

Entfernung	Nach Grajewo, Station der Ostpreussischen Südbahn, zur Ausfuhr nach Russland von	Stückgut in Mengen unter 5 000 kg	Klasse A	Klasse B	Spezialtarif I			Spezialtarif II			Spezialtarif III			Ausnahmetarif 1: I. Kategorie			II. Kategorie			III. Kategorie		
			à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg	unter 5 000 kg	à 5 000 kg	à 10 000 kg
km		Frachtsätze für 100 kg in Mark																				
	Anhang. Tariftabelle. (Seite 12 und 13 des Haupttarifs.)																					
1422	Rottenburg am Neckar . . .	6,49	5,41	4,69	4,95	4,34	3,73	4,18	3,68	3,18	3,39	2,99	2,59	4,64	4,07	3,51	3,17	3,41	2,96	3,39	2,99	2,59

Bromberg, den 14. Juni 1894. (1520)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 25. Juni d. J. wird die Station Haspe-Heubing als Versandstation in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Eisenschlacken usw. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893 aufgenommen.

Elberfeld, den 20. Juni 1894. (1521)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Mit dem 1. Juli 1894 kommt Heft 15 des Gütertarifs zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und der Prinz-Heinrichbahn mit direkten Frachtsätzen des Spezialtarifs III für Noerdingen und des Ausnahmetarifs 8 (Giesserei-Roheisen) für Rodingen im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Breslau zur Einführung (0,15 ℳ). Gleichzeitig kommt Nachtrag II zum Heft 12 und Nachtrag II zum Heft 13 zur Einführung, welche direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III für Noerdingen, neue Frachtsätze für Eutritzsch und ermässigte Frachtsätze für Leipzig (Magdeburger Bahnhof) enthalten. (Gratis.) Heft 15 und die genannten Nachträge sind bei den Verbandsstationen und unserer Drucksachenkontrole erhältlich.

Strassburg, den 20. Juni 1894. (1522)

Westdeutscher Eisenbahnverband. Zum Seehafen-Ausnahmetarif wird ein vom 1. k. Mts. gültiger Nachtrag (unter Einbeziehung bereits erfolgter Anordnungen) herausgegeben, enthaltend Aenderung und bezw. Ergänzung der Baumwollfrachten für Bremen mit Pfälzischen und Elsassischen, der Petroleumfrachten für Badische und Elsassische Stationen, sowie Aufnahme von Haslach in Klasse 4 und 5. Die bisherige um 1 ₰ für 100kg niedrigere Petroleumfracht Bremen-Basel für den Transit nach der Westschweiz bleibt noch bis zum 1. September d. J. in Kraft. Der Nachtrag ist in einigen Tagen in den Tarifstationen einzusehen, daselbst auch käuflich zu haben.

Hannover, den 19. Juni 1894. (1523)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werrabahn-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag VI zum Gütertarif in Kraft, welcher von dem Materialdepot der Bayerischen Staatsbahnen in München und von den Güterabfertigungsstellen der Werrabahn bezogen werden kann.

Meiningen, den 14. Juni 1894. (1524)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die auf Seite 12 des Nachtrags I zu Heft 2 des Verbands-Gütertarifs für den Verkehr zwischen Wien (Donauquaibahnhof) einerseits und Leipzig (Thür. Bhf.), Plagwitz-Lindenau (S. St. E. u. D.-B. Erf.) andererseits angegebenen Kursunterschiedsbeträge des Ausnahmetarifs 5 b (Kleie) unter B von 3 ₰ für 100 kg ausser Kraft. Dagegen werden am gleichen Tage zu Seite 4 des Anhangs zu den Nachträgen I, II und III des Heftes 2 im Verkehre zwischen Wien (K. F. N. B., Oe. N. W. B., K. F. J. B., K. E. B., Lagerhaus, Praterquai, Donauquaibahnhof, Oe. U. St. E. G.), Floridsdorf-Donaufeld, Jedlesee, Korneuburg, Kleinschwechat, Klosterneuburg - Weidling, Nussdorf, Stadlau und Schwechat-Kledering einerseits und Leipzig (sämmtliche Bahnhöfe), Plagwitz - Lindenau (S. St. E. u. D.-B. Erf.) andererseits in Ausnahmetarif 5 b (Kleie) Kursunterschiedsbeträge von je 3 ₰ für 100 kg, die bis auf weiteres von den Frachtsätzen des Nachtrags I doppelt abzuziehen sind, eingeführt.

Dresden, am 19. Juni 1894. (1525)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und Sächsischen Stationen sowie Gera (Reuss)-Preussische Staatsbahn. Zum Tarife vom 1. Januar 1893 tritt am 15. Juli d. J. der Nachtrag II in Kraft, der u. a. neue und abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Engelsdorf, Naundorf bei Dresden und Weinböhla enthält.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen käuflich zu erhalten.

Dresden, am 19. Juni 1894. (1526)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zu dem auch für den Verkehr zwischen Basel Badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und Schweizerischen Stationen anderseits anwendbaren gemeinsamen Schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 8 (für rohes Eis) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der II. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält eine Aenderung der Bemerkungen zum Haupttarif und kann von unserm Güter-Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 22. Juni 1894. (1527)
Generaldirektion.

Staatsbahn-Stargard-Cüstriner Güterverkehr. Vom 1. Juli 1894 ab wird der Artikel Wollstaub in den Ausnahmetarif 4 für Düngemittel etc. aufgenommen.

Soldin, den 20. Juni 1894. (1528)
Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten für den Verkehr zwischen den Lokalbahnstationen Reichenau a. d. Knezna und Solnitz einerseits und Alt- und Neugersdorf, Bautzen, Berthelsdorf, Coswig i. Sachs., Döbeln, Dresden (sämmtliche Bahnhöfe), Dürrröhrsdorf, Freiberg in Sachs., Gröditz, Grossenhain (B. D. B. u. C. G. B.), Hainsberg, Halsbrücke, Herrnhut, Königstein, Leipzig (Bayerischer, Berliner und Dresdner Bahnhof), Limmritz, Löbau, Meissen, Neusalza-Spremberg, Nossen, Pirna, Potschappel, Pulsnitz, Schandau, Schirgiswalde, Sohland, Steina, Waldheim, Wendischfähre und Wülknitz andererseits direkte Fracht-

sätze des Ausnahmetarifs 6 a (Holz) in Kraft, die bei diesen Stationen zu erfahren sind.
Dresden, den 23. Juni 1894. (1529)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Stückgütern in Wagenladungen von mindestens 5 000 und 10 000 kg im Verkehre zwischen Teplitz (A. T. E.), Teplitz-Waldthor einerseits und Reichenberg (S. St. B. u. S. N. D. V. B.) andererseits direkte Frachtsätze von 76,1 bezw. 71,2 kr. Noten Oe. W. in Kraft.
Dresden, am 23. Juni 1894. (1530)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Auf den Stationen Ruda und Kattowitz werden schwerwiegende oder solche Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, bis auf weiteres nicht abgefertigt.
Breslau, den 21. Juni 1894. (1531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Oesterreichischer und Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischer Verbands-Güterverkehr. Die in den Sächsisch-Oesterreichischen Tarifheften 1 und 3 sowie im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Tarifheft 1 enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III für Rottwerndorf gelten vom 1. Juli d. J. an unter Zurechnung eines Betrags von 1 ₰ für 100 kg auch im Verkehre mit Grosscotta.
Dresden, am 23. Juni 1894. (1532)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau von Wilmersdorf i. d. U. M. nach Berlin. Am 20. d. Mts. treten für den Versand von Pflastersteinen und geschlagenen Steinen zum Strassenbau in Wagenladungen von 10 000 kg bezw. bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Wilmersdorf i. d. U. M. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen auf Verlangen die betheiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau, Bahnhof Alexanderplatz hier.
Berlin, den 18. Juni 1894. (MG1533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Altdamm-Colberger Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Ahlbeck und Heringsdorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn andererseits direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hierselbst, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft.
Berlin, den 23. Juni 1894. (1534MG)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge XI zu den Heften A, B und C, sowie die Nachträge VIII bezw. X zu den Anhängen des Rheinisch-Westfälisch-Belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten: Aufnahme verschiedener Belgischer und Deutscher Stationen in die Ausnahmetarife 6 für Roheisen, 7 für Eisenerze usw. und 17 für Hopfenstangen, Ausnahmefrachtsätze für gebleichtes Werggarn zwischen Hervest-Dorsten, Station des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), und Antwerpen transit erleichternde Bestimmungen zum Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Thomasschlacken über die Belgischen Hafenstationen und die Hafenstation Terneuzen, Aenderung von Stationsnamen und sonstige Berichtigungen.
Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterabfertigungsstellen, sowie die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Elberfeld und Köln (links- und rechtsrheinisch).
Köln, den 23. Juni 1894. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Köln (lrh.)-Bromberg. Am 1. Juli d. J. werden mit Eröffnung der Bahnstrecke Culmsee-Schönsee des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg die an derselben gelegenen Stationen Mirakowo und Richnau für den gesammten Güterverkehr eröffnet und gleichzeitig in den oben genannten Verkehr einbezogen. Ausser den im Nachtrage I zum Gütertarif für den Staatsbahnverkehr Köln (lrh.)-Bromberg unter I b enthaltenen ermässigten Entfernungen für mehrere Stationen des Direktionsbezirks Bromberg treten am 1. Juli d. J. um 5 km ermässigte Entfernungen bezüglich des Schnittpunktes A für die Stationen Grajewo und Prostken der Ostpreussischen Südbahn in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Köln, den 27. Juni 1894. (1536)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische), namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge IX zu den Heften 1 und 2 des Deutsch-Belgischen Gütertarifs Theil II vom 1. August 1891 in Kraft.
Dieselben enthalten: Frachtsätze der allgemeinen Tariftabellen und des Ausnahmetarifs 6 A und B für Holz usw. für die neu aufgenommenen Stationen Bad Nauheim, Borken, Stadthagen (Direktionsbezirk Hannover), Wilhelmsburg (Direktionsbezirk Altona), Ziegenhain (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) und Steinach a. d. Werrabahn, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 für Kalisalze zum Düngen usw., Aufnahme der Station Steinach a. d. Werrabahn in den Ausnahmetarif 14 für Spielwaaren usw. sowie ermässigte Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs für den Verkehr mit Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Saaleisenbahn, Aufnahme der Station Steinach a. d. Werrabahn in den Ausnahmetarif 15 für Erde usw., Aufnahme der Stationen Halsbrücke, Langenau und Schönberg i/S. der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 17 für mineralische Phosphate, Aenderung von Stationsnamen und Berichtigungen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, woselbst auch Exemplare der betreffenden Nachträge zum Preise von 0,10 ℳ abgegeben werden.
Köln, den 25. Juni 1894. (1537)
Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Deutsch-Oesterr.-Ungar. Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. (Einführung ermässigter Frachtsätze für Düngemittel, Erze und Schiefer.) Ab 1. Juli 1894 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1894, gelangen zwischen den Oesterr. Stationen Roztok und Schlan einerseits und den Deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg, Stettin etc. andererseits Ausnahmefrachtsätze für

I. Düngemittel

A. Phosphate, mineralische roh und gemahlen (z. B. Apatit, Phosphorit, Thomasschlackenmehl);
B. Blutmehl, Dungasche, Dunggyps, Fischmehl, Fleischmehl, Guano aller Art, Haardünger, Hornmehl, Kali, salzsaures (Chlorkalium), Knochenasche, Knochenkohlenabfall, Knochenmehl, Ledermehl, Leimkalk (Leimkäse), Lumpendünger, Rückstände aus der Blutlaugensalz-Fabrikation, Superphosphat, Wollfegedreck und Wollstaub;

II. Erze

wie in der Güterklassifikation des Tariftheils I, Abtheilung B unter E 23 genannt und

III. Schiefer

bei Frachtzahlung nach dem wirklichen Gewichte, mindestens jedoch nach dem Ladegewichte der verwendeten Wagen, unter Ausschluss von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht zur Berechnung.
Ueber die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die Verbandsverwaltungen Auskunft.
Wien, 22. Juni 1894. (1538)
Priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahngesellschaft. Hinausgabe eines Berichtigungsblattes zu den Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern. Zu den am 1. Januar 1894 hinausgegebenen Stationstarifen für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den Linien der K. K. priv. Südbahngesellschaft und der K. K. priv. Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter Bahn gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe. Exemplare dieses Berichtigungsblattes können von den Parteien, welche die Stationstarife käuflich bezogen haben, oder beziehen werden, bei den bezüglichen Verkaufsstellen unentgeltlich in Empfang genommen werden.
Wien, am 17. Juni 1894. (1539)

3. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Werra-Eisenbahn. Die Einlösung der am 1. Juli d J. fälligen Zinsabschnitte unserer 4 % Prioritätsanleihe I. Emission (Abschnitt 21), unserer 4 % Prioritätsanleihe II. Emission (Abschnitt 17), unserer 4 % Prioritätsanleihe IV. Emission, zweite Hälfte (Abschnitt 5), unserer 3½ % Prioritätsanleihe III. Emission (Abschnitt 12) und unserer 3½ % Prioritätsanleihe IV. Emission, erste Hälfte (Abschnitt 8) erfolgt, ausser durch unsere Hauptkasse hier, durch unsere sämmtlichen Fahrkartenausgabestellen, durch unsere Güterabfertigung zu Eisenach, durch die Filiale der Mitteldeutschen Kreditbank hier, die Herren Mendelssohn & Co. in Berlin, die Mitteldeutsche Kreditbank in Berlin und

Frankfurt a/M., Herrn B. M. Strupp, hier und in Gotha, durch die Coburg-Gothaische Kreditgesellschaft in Coburg, die Herren Becker & Co. in Leipzig und durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a/M.

Die auf die Stammaktien unserer Bahn entfallende Dividende für 1893 ist auf 1,15 % oder 3 M. 45 ₰ für die Aktie festgestellt worden und wird gegen Rückgabe des Dividendenscheins Nr. 35 ausser bei den vorgenannten Stellen auch bei Herrn Jakob Landau in Berlin vom 1. Juli d. J. ab ausgezahlt.

Gleichzeitig bemerken wir, dass

a) von unserer 3½ % Prioritätsanleihe, rückzahlbar und zinslos seit 7. April 1885,
ein Stück Abth. C Nr. 8076 à 300 M. und

b) von unserer 4 % Prioritätsanleihe I. Emission, rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1892,
ein Stück Abth. C Nr. 5685 à 300 M. rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1894,
zwei Stück Abth. B Nr. 1870 3257 à 600 M.,
vier Stück Abth. C Nr. 245 3648 7396 9060,

c) von unserer 3½ % Prioritätsanleihe III. Emission, rückzahlbar und zinslos seit 1. Januar 1894
ein Stück Abth. A Nr. 420 à 1 000 M. zur Einlösung noch nicht eingereicht,

d) die Stammaktien Nr. 21541, 21543 und 23747 gerichtlich amortisirt und Duplikate ausgegeben sind.

Meiningen, den 21. Juni 1894. (1540)
Die Direktion
der Werra-Eisenbahngesellschaft.

4. Verdingungen.

Verdingung der Ausführung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der kleineren Brücken, bezw. Durchlässe und der Wegebefestigungsarbeiten einschliesslich einer Deichverlegung zum Bau der Eisenbahn von Geestemünde nach Cuxhaven mit Abzweigung nach Bederkesa im Loose 11 (265 183 cbm Bodenbewegung, 41 312 qm Böschungsflächen, 93 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 19 cbm Fettkalk und 66 cbm Betonschüttung).

Termin: Montag den 16. Juli 1894, Vormittags 11½ Uhr,
im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Schultze in Cuxhaven. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 2 M. an den Abtheilungs-Baumeister Schultze, von letzterem bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 21. Juni 1894. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen. Obengenannte Gesellschaft beabsichtigt die in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg vorräthigen alten Materialien im Submissionswege in 24 Loosen zu vergeben.

Die Materialien liegen in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg zur Besichtigung vom 11. Juni bis 9. Juli d. J. (ausgenommen Sonn- und Festtage) von 10 Uhr bis 3 Uhr Nachmittags.

Die Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen vom Centralbüreau obengenannter Gesellschaft, Centraler Dienst, 4. Abtheilung, Westerstraat Nr. 9 in Utrecht, oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, in Utrecht und in Tilburg.

Offerten auf Stempelpapier sind bis zum 9. Juli d. J. portofrei an das Centralbüreau, Centraler Dienst, 1. Abtheilung in Utrecht einzureichen.

Die Submittenten sind bis zum 30. Juli d. J. an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, den 12. Juni 1894. (1542)
Der Generaldirektor.

(Fortsetzung der amtlichen Bekanntmachungen S. V.)

II. Nichtamtl. Bekanntmachungen.

Nr. 12. Jahrgang 1894. Berlin, am 27. Juni 1894.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 21. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 Mal im Monat und ist als selbständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A	—	2	Tafeln	Eisenblech	28	1	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
2	A	861	1	—	runde Eisenplatte	27,5	2	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
3	A B	191	1	Petrol.-Fass	leer	28,5	3	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
4	B M	12	1	Kiste	altes Porzellan	12	4	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
5	B V	II	1	—	Maschinentheil	14	5	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
6	B W C	1	1	Pack	Packpapier	125	6	Frankfurt a/M. H. L. B.	Hessische Ludwigsb.	bez.: Mannheim.
7	C C B	2309	1	Ballen	Leinen	16	7	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
8	C F C	297	1	„	Seide	17	8	Barmen-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
9	C S	1830, 1871	2	—	Holzfiguren	3	9	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
10	D	1	1	Pack	25 Stück kleine Schiefertafeln	5	10	M.-Gladbach	„	
11	E P O	—	1	Kiste	leer	6,5	11	Berlin H. L.	K. E.-D. Altona	alteBezettel.: Abs. Ernst Rothemeyer Oeynhausen N.
12	E R	64	1	Korb	leere Blechkanne	7,5	12	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
13	F	45	1	Sack	Erbsen	100	13	Essen Rh.	Rechtsrh. Köln	
14	F K	2890	1	Fass	leer	9	14	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
15	F U	—	1	Kiste	Zucker	30	15	Wermelskirchen	„	
16	G M	5643	1	„	leer	30	16	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	G S	772	1	Kollo	Eisen in Leinen	19	17	Mainz	Hessische Ludwigsb.	bez.: — Mainz.
18	H	10	1	Korb	leere Flaschen	14	18	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
19	H G	633	1	„	Eisenwaaren	13	19	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
20	HK	2260	1	Kiste	leer	8	20	Mainz	Hessische Ludwigsb.	
21	H K	1034	1	Ballen	Fussmatten	4,5	21	Steinheim	K. E.-D. Hannover	
22	HR & S	3172	1	Kiste	?	—	22	Hanau	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr.: nachLangenselbold.
23	H S	822	1	Ballen	24 Aufnehmer, 3 Pack Schmirgelleinen, 6 Besen	12	23	Wanne	Rechtsrh. Köln	
24	ÆP	4025	1	Sack	□-Holztafeln	42	24	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
25	K	59, 35	2	—	eis. Kessel	95	25	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
26	K	77	3	—	Ofenrohre	17	26	Essen Rh.	Rechtsrh. Köln	
27	K	—	1	Pack	10 Blecheimer	12	27	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
28	K & C	9696	1	Kiste	leer	12	28	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
29	K S R	1	1	Blechkasten in Packleinen	—	—	29	Wamdrup	K. E.-D. Altona	
30	L	2	1	—	Maschinentheil, ansch. Einlage zu einer Kluppe	0,3	30	Wanne	Rechtsrh. Köln	
31	L	—	1	—	offenes Gussstück (Eichel)	7	31	Bretten	Württemberg. Stsb.	
32	L	500	1	Pack	6 Körbe, leer	11	32	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
33	L	63	1	Kübel	leer	11	33	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
34	L H	—	1, 1	—, —	Feuertopf, Aschkasten	4	34	Siershahn	„	
35	M F	1790	1	—	offener Kinderwagen (neu)	19	35	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
36	M J	1/7	7	—	Blechbüchsen	—	36	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
37	M W	5	1	Pack	?	34,5	37	Osnabrück H.	K. E.-D. Hannover	beschr.: Dinklage i/Old.
38	O	—	1	—	Metallglocke	2	38	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Lfde. Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
39	O & K	57	1	Korbflasche	Leinöl —	57	39	Halle i. W.	K. E.-D. Hannover	
40	P H	2229	1	Kiste	leer —	33	40	Niederwalluf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
41	P S	477 / 440	2	—	eis. Gasrohr —	78	41	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	„	bez.: Lorsbach-Kaiserslautern.
42	R	19	1	Sack	leere Säcke —	17	42	„	„	
43	R M	109	1	Eisenfass	Benzin —	190	43	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
44	S	4	1	—	Roster —	2	44	Düsseldorf D.	„	
45	S K	9176	1	—	Kesselboden —	60	45	Köln Ger.	Linksrh. Köln	
46	T	15	1	Pack	3 Körbe —	5	46	Bocholt	Rechtsrh. Köln	
47	V	15	1	Ballen	Heede —	9,5	47	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
48	W	1	1	—	zweirädrige Karre	55	48	Voerde	K. E.-D. Elberfeld	
49	W S	—	1	Kiste	Werkzeuge —	5	49	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
					B. Güter m. Adr. bez.:					
50	K. Hagen	—	3	Tafeln	Eisenblech —	34	50	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
51	Güter-Abf. Hbg. B.	—	24 / 5	— / —	Holzstäbe — / eis. Fassreifen —	—	51	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
52	B B G vorm. G. Lederer	16957	1	Bierfass	leer —	16,5	52	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
53	T M S Izermann & Co. Vlaardingen	—	1	Heringsfass	leer —	—	53	Tettenborn	„	auf der Strecke gef.
					C. Güter m. Numm. bez.:					
54	roth	1	1	Stange	Flacheisen —	8	54	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
55	—	753	1	Pack	6 Gussplättchen —	4	55	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
56	—	3253 / 3. 7.	1	Oelfass	— —	35,5	56	Ludwigslust	K. E.-D. Altona	
					D. Güter m. Zeich. vers.:					
57	× weiss	—	7	—	Ansatzrohre —	32	57	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
58	△	—	1	Verschlag	leer —	7,5	58	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
59	△ W.O.N.	842	1	Kiste	leer (Papierspähne)	11,5	59	Hannover N.	„	beschr.: Hannover.
					E. Güter ohne Bezeichn.:					
60	—	—	1	Bund	Bandeisen —	125	60	Pless	K. E.-D. Breslau	
61	—	—	1	Pack	Bandeisen —	28,5	61	Essen B. M.	Rechtsrh. Köln	
62	—	—	1	Ballen	Baumwolle —	171,5	62	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
63	—	—	1	—	Bettstellenaufsatz —	3	63	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
64	—	—	1	Sack	kleine leere Säcke mit Blechmarken	—	64	M.-Gladbach	Linksrh. Köln	
65	—	—	1	—	eis. Brechstange —	—	65	Steinkirche	K. E.-D. Breslau	
66	—	—	1	—	Brett von Tannenholz	—	66	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
67	—	—	1	Butterfass	leer —	4	67	Wanne	Rechtsrh. Köln	
68	—	—	1	Butterkübel	leer, gebraucht —	2	68	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
69	—	—	4	Kolli	eis. Dachfenster —	68	69	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
70	—	—	1	Bund	Deckenrohr —	11	70	Melle	K. E.-D. Hannover	
71	—	—	1	Rolle	Draht —	10	71	Oberhausen	Rechtsrh. Köln	
72	—	—	1	—	Drahtseil mit angebundenem Netz	17	72	Duisburg	„	
73	—	—	1	Stab	◻-Eisen —	17	73	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
74	—	—	1	Gebund	Eisenstäbe —	40	74	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
75	—	—	1	Kollo	Eisenwaaren —	6	75	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
76	—	—	1	Ballen	Federn —	63	76	Schalke	Rechtsrh. Köln	
77	—	—	1	Stange	Flacheisen, 5 m lang, 3,5 cm breit, 5 mm dick	—	77	Carlshafen r. U.	K. E.-D. Hannover	
78	—	—	4	Ballen	Flachs —	à 13,5	78	Gerdauen	K. E.-D. Bromberg	
79	—	—	1	Pack	eis. Gardinenstangen	12	79	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
80	—	—	1	Glasballon in Korb	? —	62,5	80	Cassel U.	K. E.-D. Hannover	
81	—	—	1	—	eis. Hebel —	5	81	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
82	—	—	1	Pack	2 Hebel —	5	82	Siegburg	Rechtsrh. Köln	

Lfde. Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Lfde. Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	der Güter									
83	—	—	1	—	gestrickte baumwollene Jacke	—	83	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
84	—	—	4	Stück	Kantholz, Länge: 6, 5,7, 5,1 und 3,9 m; Stärke: 25 cm	—	84	Cüstrin. Vorst.	K. E.-D. Bromberg	
85	—	—	1	Kanne	hölzerne, neu, mit 2 Reifen	2,5	85	Posen	K. E.-D. Breslau	
86	—	—	2	Kisten	leer —	9	86	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	b. Schuppenrevision.
87	—	—	2	Körbe	alt —	19	87	Finsterwalde	K. E.-D. Erfurt	
88	—	—	69	Kolli	alte Krahntheile —	946	88	Hamburg	K. E.-D. Altona	
89	—	—	1	Blechbüchse	Lack —	3	89	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
90	—	—	1	Milchkanne	— —	4	90	Witzenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
91	—	—	1	Pack	2 Muschelaufsätze zu Bettstellen	3	91	Bochum B. M.	Rechtsrh. Köln	
92	—	—	1	Oelfass	leer —	36	92	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
93	—	—	14	Kolli	Ofentheile —	60	93	Herbesthal	Linksrh. Köln	
94	—	—	1	Paar	Pantinen —	—	94	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
95	—	—	1	Pack	4 Reissschienen —	—	95	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	—	—	1	Stab	Rundeisen —	12	96	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
97	—	—	1	Pack	Sargbeschläge —	2	97	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
98	—	—	1	Kiste	neue Satzkisten —	7	98	Posen	„	
99	—	—	1	—	Schaukelpferd —	7,5	99	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
100	—	—	1	—	Holzgestell mit angebund. Packet, 1 Paar Schlittschuhe enthaltend	3	100	Rudolstadt	Saalbahn	
101	—	—	3	Pack	Schuhnägel —	13	101	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
102	—	—	2	Stück	Segeltuch —	1,5	102	Kempen	Linksrh. Köln	
103	—	—	1	Pack	2 polirte Stühle mit Rohrsitz	—	103	Frankfurt a/M. Staatsbhf.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	—	—	1	Theerfass	leer —	55	104	Breslau O. S.	K. E.-D. Breslau	
105	—	—	1	Ballen	Torfstreu —	71	105	Münster	Rechtsrh. Köln	ohne Schlüssel.
106	—	—	1	—	Vorlegeschloss —	—	106	Steinkirche	K. E.-D. Breslau	
107	—	—	1	—	Wachstuchtisch —	28	107	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Altona	
108	—	—	1	—	hölz. Wasserbank —	3	108	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	—	—	1	Kiste	Wein —	31	109	Beuthen O. S.	K. E.-D. Breslau	
110	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	11	110	Hamm	Rechtsrh. Köln	
111	—	—	1	Kollo	3 Zinkblechplatten	6,5	111	Korschen	K. E.-D. Bromberg	

Amtliche Bekanntmachungen.

(Fortsetzung.)

6. Bilanzen.

Vermögens-Bilanz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, Ende März 1894,
welche in der Generalversammlung vom 19. Juni 1894 genehmigt worden ist.

Activa.

Nr.	Posten		ℳ	₰
.	Erwerbspreis der Braunschweigischen Eisenbahnen, einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten, sowie eines Zuschusses von 200 000 ℳ an die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig und des vom Preussischen Staate übernommenen Bestandes des Braunschweigischen Eisenbahngesellschafts-Baufonds		103 536 743	48
2.	Rentenforderung der Aktionäre an den Preussischen Staat (1/4 der auf das Kalenderjahr 1894 entfallenden Rente von 1½ % auf 36 000 000 ℳ)		135 000	—
		Summe	103 671 743	48

Passiva.

Nr.	Posten		ℳ	₰
1.	Aktienkapital		36 000 000	—
2.	Prioritätsobligationen-Kapital I. Emission von 1874 . . . . (davon sind amortisirt 1 995 082 ℳ 50 ₰)		9 600 000	—
3.	Amortisirtes Prioritätsobligationen-Kapital II. Emission von 1881		29 750	—
4.	Forderung des Preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen oder durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der Braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881		3 870 250	—
5.	Werth der an die Herzoglich Braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität . . . . (davon sind amortisirt 5 615 865 ℳ 61 ₰)		50 187 699	—
6.	Verwendung für Erweiterungen aus dem Reservefonds		4 229 044	48
7.	Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck . .		120 000	—
8.	Rente an die Aktionäre (1/4 von 1½ % auf 36 000 000 ℳ)		135 000	—
		Summe	103 671 743	48

Magdeburg, den 11. Mai 1894. (1543)

Königliche Eisenbahndirektion,
als Vorstand der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.
Quassowski.

Bilanz der Werra-Eisenbahngesellschaft.

Aktiva.

Nr.		M.	₰
1	Haupt- und Zweigbahn Eisenach-Coburg-Sonneberg	29 104 149	53
2	Neubaustrecke Sonneberg-Lauscha	1 584 059	57
3	Neubaustrecke Themar - Schleusingen	640 578	87
4	Neubaustrecke Immelborn-Liebenstein	544 205	28
5	Neubaustrecke Coburg-Rodach	827 006	24
6	Bahnstrecke von Coburg bis zur Bayerischen Landesgrenze	1 939 180	55
7	Anleihe IV. Emission, verwendeter Betrag	1 913 740	16
8	Materialienbestände	457 723	14
9	Baarbestände bei der Hauptkasse und Banken	1 826 672	38
10	Bestände an Effekten, Immobilien und Hypothek	1 264 623	37
11	Sonstige Debitoren	50 623	06
	Summa	40 152 562	15

Passiva.

Nr.		M.	₰	M.	₰	M.	₰
1	Stammaktien, 50 069 Stück à 300 M.	—	—	15 020 700	00		
2	Prioritätsanleihe I. Emiss.						
	a) Amortisation der konv. Anleihe	533 400	00				
	b) Kapitalrest	9 020 700	00	9 554 100	00		
3	Reservefonds für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen	—	—	3 599 455	95		
4	Anleihe IV. Em., Verwendung für dergleichen	—	—	733 993	58	28 908 249	53
5	Prioritätsanleihe II. Em. für Sonneberg-Lauscha, Kapitalrest	—	—	1 301 400	00		
6	Reservefonds für bestrittene Neubauten und Nachschaffungen	—	—	266	07		
7	Einnahme an Zuschuss von S.-Meiningen aus der Anleihe IV. Em. und Zinsen	—	—	253 893	50	1 555 559	57
8	Prioritätsanleihe III. Em. für Themar - Schleusingen und Immelborn - Liebenstein, Kapitalrest	—	—	871 300	00		
9	Einnahmen an Zuschuss von Preussen und S. - Meiningen, Zinsen etc.	—	—	314 940	58	1 186 240	58
10	Amortisation der Anleihen I., II. und III. Em. (einschl. des als gesetzlicher Reservefonds abgezweigten Betrages von 152 963 M. 49 ₰)	—	—	—	—	228 800	00
11	Tilgungsfonds wegen der Strecke Coburg-Bayerische Grenze	—	—	1 908 214	29		
	Baueinnahme und aus der Anleihe IV. Em.	—	—	30 966	26	1 939 180	55
12	Prioritätsanleihe IV. Em.	—	—	—	—	3 000 000	00
13	Unerhobene Dividenden, Zinsen, Obligationen	—	—	—	—	29 071	20
14	Statutarischer Reservefonds, Effekten u. baar	—	—	—	—	600 000	00
15	Wirthschaftsfonds	—	—	—	—	350 000	00
16	Pensionskasse, Effekten, Immobilien und Hypothek	—	—	—	—	625 287	26
17	Tilgungsfonds für die Beamten-Wohnhäuser, Effekten und baar	—	—	—	—	15 586	38
18	Werkstätten - Krankenkasse	—	—	—	—	2 684	80
19	Reservefonds der Betriebs-Krankenkasse	—	—	—	—	4 635	62
20	Arbeiter- und Wittwen - Unterstützungskasse	—	—	—	—	20 147	47
21	Sonstige Kreditoren	—	—	—	—	1 497 805	20
22	Steuerfreier Ueberschuss aus 1892	—	—	—	—	1 818	34
23	Reingewinn und Staatssteuer	—	—	—	—	187 495	65
	Summa	—	—	—	—	40 152 562	15

Meiningen, den 28. März 1894.

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft.
Graeger.

(1544)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.

Nr. 50. **Zeitung des Vereins** 1894.

Bezugsbedingungen:
1. Durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich 4 Mk.
2. Bei direkter Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3, SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich 20 Mk., für sämmtliche übrigen Staaten jährlich 23 Mk. unter Vorausbezahlung postfrei an die Kasse des Vereins (Königgrätzerstr. 132 hier W.) einzusenden.

Anzeigen:
Amtliche Bekanntmachungen sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW.), nicht amtliche und Beilagen an die Buchdruckerei von H. S. Hermann (Beuthstr. 8, SW.), Manuscripte an Dr. jur. Koch (Landgrafenstr. 16, W.) einzusenden.
Preis für die 3gespaltene Zeile oder deren Raum 30 Pf.
Beilage: Anzeiger überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Vierunddreissigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends.

Berlin, den 30. Juni 1894.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Vierteljahr baldgefälligst erneuern zu wollen.

Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.

Berlin SW., den 23. Juni 1894.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Inhalt:

Uebersicht der Schmalspurbahnen Deutschlands.

Die Uebersicht der Schmalspurbahnen (Tabelle I S. 466) ist unter Benutzung einiger Angaben entstanden, die der neuesten, im Reichs-Eisenbahnamte bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1892/93 entnommen sind. Es wurden dabei besonders die Tabellen 33 und 34 der Statistik verwerthet, die ein Verzeichniss der schmalspurigen Eisenbahnen, mit Angabe ihrer charakteristischen Merkmale, sowie auch Angaben über deren Bau- und Betriebsverhältnisse enthalten. Um gleichzeitig einen Vergleich zwischen den Längen der Vollbahnen und der Schmalspurbahnen in den einzelnen Deutschen Staaten zu geben, sind ausserdem noch die Tabellen 1 und 2 der Statistik benutzt worden.

Die schwerwiegendsten Angaben dieser Uebersicht findet man in der letzten Spalte, denn dort ist die Höhe des Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben, der sogenannte Reinertrag, in Hundertsteln der Anlagekosten verzeichnet, und zwar sowohl für 1892/93, als auch für 1891/92. Man ersieht daraus, dass der durchschnittliche Reinertrag der Schmalspurbahnen (mit 2,19 %) nur ein geringer, kaum befriedigend zu nennender und im allgemeinen — wie auch früher schon — gegen das Vorjahr zurückgegangen ist. Befriedigend ist der durchschnittliche Reinertrag (mit 4,5 %) nur bei den Preussischen und Württembergischen Linien ausgefallen. Die näheren Zahlen für die Württembergischen Linien sind in der Tabelle II (S. 466) angegeben.

Von den 34 Deutschen Schmalspurbahnen beziehen 23 ihre Einnahmen vorwiegend aus dem Personenverkehr. Im Durchschnitt für alle Bahnen stellen sich die Einnahmen

	auf 1 km
aus dem Personen- und Gepäckverkehr zu . .	2 754 ℳ
„ „ Güterverkehr zu	2 271 „

Die in Tabelle II aufgeführte Ravensburg-Weingartener Linie zieht ihre Haupteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr (7 881 ℳ auf 1 km, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr nur 914 ℳ betragen haben). In noch höherem Maasse trifft dies bei der Filderbahn zu, wo die Einnahmen aus dem Personenverkehr und aus dem Güterverkehr sich wie 11 368 ℳ zu 885 ℳ gegenüberstehen.

Tabelle I. Uebersicht der Deutschen Voll- und Schmalspurbahnen.

Name des Landes	Vollspurige Hauptbahnen Längen: Staatsbahnen rund	Privatbahnen rund	zusammen rund	Vollspurige Nebenbahnen Längen: Staatsbahnen rund	Privatbahnen rund	zusammen rund	Vollspurige Haupt- und Nebenbahnen zusammen rund	Schmalspurbahnen: erste Eröffnung des Netzes	Längen: Staatsbahnen	Privatbahnen	zusammen	Verhältniss der Länge der Schmalspurbahnen zu Haupt- und Nebenbahnen	Technische Einzelheiten: Spurweite	kleinster Krümmungshalbmesser	stärkste Steigung auf freier Strecke	grösster zulässiger Raddruck	grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit	Baukosten durchschnittlich für 1 km	Reinertrag in Prozenten der Baukosten 1892/93	1891/92
	km	km	km	km	km	km	km	Jahr	km	km	km	%	m	m		t	km Stunde		%	%
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	
1. Preussen	18 600	600	19 200	7 100	800	7 900	27 100	1854	109,3	241,1	350,4	1,3	0,785 und 1,00	19	1:25	3,8 und 5,0	9—25	61 200	4,5	4,4
2. Bayern	4 000	—	4 000	1 020	—	1 020	5 020	1885	5,2	45,6	50,8	1,0	1,00	37	1:30	4,5	15—30	47 900	0,6	2,3
3. Sachsen	1 720	—	1 720	650	—	650	2 370	1881	282,1	14,5	296,6	12,5	0,75	50	1:30	2,65	15—25	74 900	0,7	1,4
4. Württemberg	1 600	—	1 600	110	—	110	1 710	1884	15,1	14,7	29,8	1,7	1,00	44	1:6 und 1:25	4,0	10—30	46 500	4,5	2,8
5. Baden	1 230	—	1 230	200	—	200	1 430	1887	—	104,8	104,8	7,3	1,00	40	1:33	4,25	8—30	66 300	2,2	1,5
6. Elsass-Lothringen	1 130	—	1 130	290	—	290	1 420	1879	28,0	172,1	200,1	14,1	1,00	20	1:29	4,5	16—30	27 000	1,5	4,6
7. Uebrige Deutsche Staaten	920	1 700	2 620	430	900	1 330	3 950	1876	100,3	137,0	237,3	6,0	0,75 0,90 und 1,00	30	1:23	5,5	8—30	40 600	1,4	1,9
	29 200	2 300	31 500	9 800	1 700	11 500	43 000	1854	540	730	1 270	3,0	0,75 bis 1,00	19	1:6	5,5	8—30	54 700	2,19	2,3

Anmerkung zu Spalte 19: Die Anlagekosten einzelner, namentlich der Elsass-Lothringischen Schmalspurbahnen stellen sich wesentlich höher, wenn die à fonds perdu für Bauzwecke und Betriebsmittel verwendeten Beträge eingerechnet werden.

Tabelle II.

Uebersicht der Württembergischen Schmalspurbahnen.

Bezeichnung der Strecken	Länge	Anlagekosten	Einnahme	Ausgaben	Reinertrag der Anlagekosten
		auf 1 km Länge			
	km	ℳ	ℳ	ℳ	%
1. Nagold-Altensteig	15,11	23 796	4 275	3 249	4,30
2. Filderbahn a) Zahnstrecke Stuttgart-Degerloch	2,00	78 488	13 101	9 988	3,97
b) Strassenbahn Degerloch-Hohenheim	8,50				
3. Strassenbahn Ravensburg-Weingarten	4,18	48 133	9 476	5 850	7,53
	29,79	46 500	—	—	4,50

Anmerkung. Mit Berücksichtigung der Zuwendungen à fonds perdu seitens des Staates und der Gemeinden stellt sich der Reinertrag für Nr. 1 nur auf 1,66 %.

Unter den Preussischen Schmalspurbahnen stehen die Linien der Oberschlesischen Zweigbahn im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau, deren Betrieb seit 1860 an den Unternehmer Pringsheim in Beuthen verpachtet ist, ihrem Reinertrage nach obenan. Dieser erreichte, wie die Tabelle III (S. 467) noch näher ergibt, die Höhe von 6,64 %, wobei beachtenswerth ist, dass die Anlagekosten der Linien (ohne Betriebsmittel, die dem Unternehmer gehören) mit 95 481 ℳ auf 1 km sehr bedeutende sind; nur eine einzige Deutsche Schmalspurbahn ist theurer gebaut, das ist die Sächsische Linie Zittau-Oybin-Jonsdorf mit 110 727 ℳ auf 1 km. Wie Tabelle III weiter nachweist, kommt in Anbetracht ihres Reinertrages (6,09 %) von den Preussischen Strecken in zweiter Linie die Brölthalbahnlinie Hennef-Waldbröl. Die Reinerträge der übrigen Preussischen Schmalspurbahnen wechselten von 0,68 % (bei der 15,10 km langen Strecke Ronsdorf-Müngsten) bis zu 3,64 % (bei der 51,68 km langen Kreisbahn Flensburg-Kappeln). Einen Fehlbetrag hat, wie Tabelle IV (S. 467) näher erweist, nur eine einzige Preussische Linie zu verzeichnen.

Während der Schwerpunkt der Einnahmen bei den Linien der Direktion Breslau und der Brölthalbahn im Güterverkehr liegt, beruht der Ertrag der in der Tabelle III aufgeführten ausserpreussischen Strecken, die ebenfalls über 5 % Reinertrag liefern, hauptsächlich auf Einnahmen aus dem Personenverkehr. Alle diese Strecken sind dabei Dampfstrassenbahnen, deren Anlagekosten unter dem in der Tabelle I (Spalte 19) berechneten Durchschnitt von 54 700 ℳ liegen. Die Strassenbahn Strassburg-Truchtersheim (Nr. 3 der Tabelle III) ist die billigst gebaute darunter; sie ist mit 11 821 ℳ Anlagekosten auf 1 km zugleich auch die billigst gebaute Schmalspurbahn Deutschlands. Allerdings ist dabei zu beachten, dass für sie, sowie auch für die Linien unter 3 und 5 der Tabelle III, unter Hinzurechnung der besonderen à fonds perdu gewährten Zuwendungen für Bauzwecke und Beschaffung von Betriebsmitteln die Anlagekosten entsprechend höher angesetzt werden müssen (vergl. Tabelle IV). Immerhin gehören die Elsass-Lothringischen Dampfstrassenbahnen aber zu den billigst gebauten und zum Theil auch zu den einträglichsten Schmalspurbahnen Deutschlands, so dass es nicht ohne Interesse sein dürfte, sie nachstehend übersichtlich nochmal zusammenzufassen, wobei die Anlagekosten einschliesslich der Zuwendungen à fonds perdu berechnet sind.

Tabelle III. Schmalspurbahnen, die über 5 % Reinertrag erzielten.

1. Benennung der Strecken	2. Länge der Strecken km	3. Anlagekosten auf 1 km Länge M.	4. Einnahmen auf 1 km aus: Personen- und Gepäckverkehr M.	Güterverkehr M.	im ganzen M.	5. Ausgaben auf 1 km M.	6a. Reinertrag in Prozenten der Anlagekosten Spalte 3 %	6b. Reinertrag auch mit Berücksichtigung des à fonds perdu gewährten Geldes %	Bemerkungen.
1. Darmstädter Strassenbahn, Hessen	17,61	40 456	8 396	—	8 404	5 262	7,77	7,77	Zum Bau und zur Beschaffung von Betriebsmitteln erhielten die mit * bezeichneten Linien besondere Zuwendungen à fonds perdu, die in Spalte 6 b berücksichtigt sind.
2. Ravensburg-Weingartener Strassenbahn, Württemberg	4,18	48 133	7 881	914	9 476	5 850	7,53	7,53	
3. Strassenbahn Strassburg-Truchtersheim, Elsass-Lothringen	15,00	11 821*	3 014	301	3 372	2 514	7,26	3,09	
4. Linien der Königl. Eisenbahndirektion Breslau	109,32	95 481	—	7 952	8 350	2 000	6,64	6,64	
5. Linie Hennef-Waldbröl der Brölthalbahn, Preussen	33,39	17 334*	1 417	2 148	3 628	2 572	6,09	4,17	
6. Strassenbahn Mülhausen-Ensisheim - Wittenheim, Elsass-Lothringen	26,87	18 608*	3 357	1 389	4 714	3 723	5,33	2,98	

Tabelle IV.
Elsass-Lothringische Strassenbahnen.

1. Benennung der Linien	2. Länge km	3. Anlagekosten einschl. Beträge à fonds perdu auf 1 km M.	4. Einnahme auf 1 km Bahnlänge M.	5. Ausgabe auf 1 km Bahnlänge M.	6. Reinertrag in Prozenten der Anlagekosten in Spalte 3 %	7. Es wurden à fonds perdu verwendet M.
1. Rappoltsweiler Strassenbahn	4,00	50 000	13 539	13 539	0	—
2. Strassburger Strassenbahnen:						
a) Strassburg - Markolsheim mit Abzweigungen	62,52	27 600	2 874	2 486	1,41	880 011
b) Strassburg-Truchtersheim	15,00	27 800	3 372	2 514	3,09	239 486
c) Kehl - Lichtenau-Brühl	39,08	39 500	2 881	2 289	1,50	553 040
3. Strassenbahnen Mülhausen - Ensisheim-Wittenheim	26,87	33 300	4 714	3 723	2,98	394 360
zusammen	147,47	32 400	3 551	2 962	1,82	2 066 897

Ohne die guten Erträge der obigen 3 Strassenbahnen würden die Elsass-Lothringischen Schmalspurbahnen in ihrer Gesammtheit einen Reinertrag nicht gegeben haben, denn der Fehlbetrag der Linien Colmar-Markolsheim und Lützelburg-Pfalzburg im Bezirke der Reichseisenbahnen hat (auf eine Länge des Netzes von 27,99 km) nicht weniger als 63 852 M. betragen. Ausserdem haben, wie Tabelle V nachweist, noch 5 andere Deutsche Bahnen mit mehr oder minder grossen Fehlbeträgen abgeschlossen.

Mit Bezug auf die Angaben der Tabelle I sind noch folgende Bemerkungen nachzuholen. Die Spurweite der meisten Deutschen Schmalspurbahnen beträgt 1 m. Die Strecke Doberan-Heiligendamm hat 0,90 m Spur. 0,75 m Spur zeigen die Sächsischen Bahnen und die Linie Ocholt-Westerstede. Die ältesten Deutschen Schmalspurbahnen, die 1854 eröffneten Strecken der Oberschlesischen Zweigbahn und die 1862 eröffnete Brölthalbahn, weisen 0,785 m Spur auf. Bemerkenswerth dürfte noch sein, dass die Oberschlesische Zweigbahn und die gleichzeitig (1854) für Dampfbetrieb eingerichtete Oesterreichische Linie Lambach-Gmunden, nächst der bereits 1847 eröffneten Schmalspurstrecke Antwerpen-Gent die ältesten Europäischen Dampfschmalspurbahnen sind. Die Schwedischen Bahnen folgten 1860, die Norwegischen 1862 und erst im Jahre 1864 wurde auf der weltbekannten Festiniogbahn in Südwales der Dampfbetrieb eingeführt. Die erste Deutsche Schmalspurbahn, die zugleich Personen und Güter beförderte, war die Oldenburgische Linie Ocholt-Westerstede (1876).

Den kleinsten Krümmungshalbmesser auf freier Strecke besitzen (mit 19 m) die Oberschlesischen Linien auf der 0,15 km langen Abzweigung nach der Eintrachthütte. 20 m Halbmesser zeigen Krümmungen auf der Strassenbahn Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim.

Tabelle V.
Schmalspurbahnen, die Fehlbeträge aufzuweisen haben.

Benennung der Strecken	Länge km	Anlagekosten für 1 km M.	Fehlbetrag im ganzen M.
1. Colmar - Markolsheim und Lützelburg - Pfalzburg im Bezirke der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen	27,99	40 134	63 852
2. Eichstätt - Bahnhof - Stadt, Bayern	5,17	64 465	10 425
3. Doberan - Heiligendamm, Friedrich Franzbahn, Mecklenburg	6,61	38 757	711
4. Zittau - Oybin - Jonsdorf, Sachsen	14,45	110 727	5 596
5. Mainzer Vorortbahnen	15,71	—	375
6. Wermelskirchen - Burg, Preussen	11,20	44 643	523

Anmerkungen. Zu 1. Mit Berechnung der besonderen Zuwendungen stellen sich die Anlagekosten auf 53 300 M.

Zu 3. Die Bahn war nur vom 15. Mai bis 30. September 1892 im Betriebe.

Die stärkste Neigung (mit 1:6) liegt auf der 2 km langen Zahnstrecke Stuttgart-Degerloch der Filderbahn. Die nächststärkste Steigung (1:23) haben die Mainzer Vorortbahnen aufzuweisen auf den Strecken Mainz (Fischthor) -Hechtsheim (8,23 km) und Lindemühl - Bretzenheim - Lindemühle (0,80 km).

Von dem Unterbau der Deutschen Schmalspurbahnen liegen 416 km auf öffentlichen Strassen, während 852 km besondere Bahnkörper besitzen. Die Planumsbreite schwankt zwischen 2 m und 4,20 m; am gebräuchlichsten sind die Breiten von 3,0 m und 3,20 m. Von den Wegeübergängen in Schienenhöhe sind 4623 unbewacht und nur 50 bewacht. Im ganzen sind 641 Stationen vorhanden oder auf je etwa 0,5 km eine Station. Das durchschnittliche Gewicht der Schienen auf Querschwellen — die gewöhnliche Art des Oberbaues — schwankt etwa zwischen 16 kg und 67 kg auf 1 m Länge des Oberbaues.

Die meisten Schmalspurbahnen im Verhältniss zu der Länge der eigenen Vollbahnen besitzt Elsass-Lothringen (mit 14,1 %). Danach folgen Sachsen mit 12,5 % und Baden mit 7,3 %. Am wenigsten Schmalspurbahnen besitzt Bayern (1 %).

Mehrtens.

Mittheilungen über Vereinsangelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 13,70 km lange Strecke Ilsenburg - Harzburg der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist — nach Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins — vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1883 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Begleitschreiben zum Protokoll der am 7. und 8. Juni d. J. in Salzburg abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1961 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 15. und 16. Juni d. J. in Salzburg abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1962 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der Statistik, Begleitschreiben zum Protokoll der am 16. Juni d. J. in Salzburg abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 27. d. Mts.).

Nr. 1966 vom 25. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 26. d. Mts.).

Nr. 1990 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung der Ausschussberichte zu den Nummern II, VI und VII der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 28. d. Mts.).

Nr. 2001 vom 26. d. Mts. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Uebersendung der Ausschussberichte zu den Nummern XVIII, XIX und XX der Tagesordnung für die diesjährige Vereinsversammlung (abgesandt am 28. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Heimfallsrecht der Kleinbahnen.

Hierüber fanden zwischen dem Bürgermeister der Stadt Wien und den Vertretern des Handelsministeriums Verhandlungen statt. Für die Sicherstellung der elektrischen Untergrundbahnen in Wien ist diese Angelegenheit deshalb wichtig, weil die Kommune auf dem Standpunkte steht, nichts zu unternehmen, bevor diese Frage nicht geregelt ist. Die Frage soll in der Weise ihre Lösung finden, dass die Regierung gleichzeitig mit der Vorlage über das neue Lokalbahngesetz sich ermächtigen lassen wird, von dem Heimfallsrechte, welches ihr im § 8 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom Jahre 1854 vorbehalten ist, Ausnahmen eintreten zu lassen. Die Regierung wird dann, sobald das Gesetz angenommen sein wird, in Verhandlungen mit der Kommune Wien eintreten, dürfte aber die Gewährung des Heimfallsrechtes an besondere Bedingungen zu Gunsten des Staates knüpfen. Vielleicht werden dann auch die Verhältnisse der Kleinbahnen eine besondere gesetzliche Regelung erfahren.

Die Eisenbahn Gablonz - Tannwald - Landesgrenze und der Preussische Anschluss.

Nachdem Oesterreichischerseits die Vorarbeiten in betreff der Linie Tannwald-Gablonz-Landesgrenze in vollem Gange sind, handelt es sich nun um den Ausbau der auf Preussischem Gebiete gelegenen Anschlussstrecke Petersdorf-Schreiberhau-Landesgrenze. Trotz der zweifellosen Rentabilität dieser Strecke hatte der Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten seiner Zeit auf die schwierigen Verhältnisse der Anschlussstrecke in Böhmen hingewiesen, welche eine zuwartende Haltung des Preussischen Ministeriums bedingen. Es wurde nun bekannt, dass der Preussische Minister die Zusage ertheilte, die Vorarbeiten auf Schlesischer Seite noch in diesem Jahre ausführen zu lassen, um den Anschluss der Vorarbeiten der Oesterreichischen Strecke und die Verhandlungen wegen Abschlusses eines Staatsvertrages zu ermöglichen.

Das Oesterreichische Handelsministerium hat dem Verwaltungsrathe der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn gegenüber den Wunsch ausgesprochen, derselbe möge den projektirten Bau einer Flügelbahn von Wurzelsdorf nach Rochlitz bis Starkenbach zum Anschlusse an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn verlängern.

Vorsichten bei Draisinenfahrten.

Die bei Fahrten mit Draisinen vorgekommenen Unfälle haben die K. K. Generalinspektion veranlasst, im Einvernehmen mit der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen dagegen entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Dieselben werden den übrigen Bahnverwaltungen in Nr. 69 des „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." als „Direktiven" bekannt gegeben und betreffen: die Anordnung der Bremsen, die Rücklehnen und Fusstritte, die Räder, den Verschluss, Schutzvorkehrungen gegen das Abstürzen, die Vermeidung der Ueberfüllung oder Ueberlastung, daher die zulässige Belastung ermittelt und auf der Draisine in augenfälliger Weise angeschrieben werde. Die Verwaltungen sollen bei Anschaffung oder Rekonstruktion von Draisinen auf diese Direktiven Bedacht nehmen.

Skizzen für Branntwein-Reservoirwagen.

Behufs Erleichterung des Vorgangs bei Versendung von Branntwein unter dem Bande der Konsumabgabe in Eisenbahn-Reservoirwagen werden verlässliche Skizzen dieser Wagen benöthigt, welche die Situirung der Mannlochdeckel und Ablasshähne bei diesen Reservoirwagen ersichtlich machen, damit die Plombirung derselben gehörig anzubringen sei.

Die Bahnverwaltungen wurden von der K. K. Generalinspektion ersucht, je eine solche Skizze und zwar speziell für jede Type derartiger Spiritus-Transportwagen und unter Angabe der betreffenden Inventarnummer der einzelnen Wagen, auch wenn solche von Privaten in den Fahrpark eingestellt wurden, anfertigen zu lassen und vorzulegen.

Einfuhr von Schafen und Schweinen aus Rumänien.

Das „R.-G.-Bl." Nr. 115 und das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." Nr. 71 publiziren die in 7 Paragraphen zusammengefassten veterinärpolizeilichen Anordnungen für die Hintanhaltung von Thierseuchen, von welchen hervorgehoben sei, dass die Einfuhr von Schafen und Schweinen nur mittelst der Eisenbahn über das Hauptzollamt Itzkany Bahnhof gestattet ist.

Ertheilung, bezw. Verlängerung von Eisenbahn-Vorkonzessionen in Oesterreich.

Das K. K. Handelsministerium hat folgende Bewilligungen zur Vornahme technischer Vorarbeiten ertheilt bezw. verlängert:

a) dem August Kopetzky, Professor in Brünn, für eine Lokalbahn von Otrokowitz nach Wisowitz auf die Dauer eines Jahres,

b) dem W. Kucern in Melnik und Konsorten für eine Lokalbahn von der Stadt Mscheno zur Station Melnik der Elbethalbahn und von da zu einem geeigneten Punkte am rechten Ufer der Elbe mit einem Flügel von Strem nach Strednitz auf die Dauer von 6 Monaten,

c) dem Verwaltungsrathe der Kolomeaer Lokalbahnen für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Kolomea der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn zu einem Punkte der Linie Kalinowszczyzna-Zaleszczyki auf die Dauer von 6 Monaten, endlich

d) dem Bauunternehmer Ignaz Braun in Budapest für eine Lokalbahn von Volosca bis zur Ungarischen Landesgrenze bei Fiume und für eine mittelst Dampfkraft oder Elektrizität zu betreibende Bahn von Abbazia nach Lovrana auf die Dauer eines Jahres verlängert.

Staatsbetrieb auf der Theilstrecke Essegg-Nasic.

Diese Theilstrecke der Slavonischen Lokalbahnen wurde nach Ueberprüfung des Bauzustandes seitens der Königlich Ungarischen Staatsbahnen von deren Direktion in den Betrieb übernommen.

Die Ausstellung von Frachtbriefduplikaten.

Laut Beschluss der Ungarischen Direktorenkonferenz werden die Eisenbahnorgane verhalten, die Duplikate der Frachtbriefe durchaus vorschriftsgemäss auszufertigen. Es muss die vollkommene Uebereinstimmung des Inhaltes der Frachtbriefduplikate mit allen im Originalfrachtbriefe enthaltenen Eintragungen festgestellt und ausser der Stampiglie auch noch durch die Unterschrift des ausfertigenden Beamten bezeugt werden.

Die Fahrbetriebsmittel der Oesterreichischen Eisenbahnen Ende 1893.

Der Stand derselben umfasste zu Ende des Jahres 1893 im ganzen 4 118 Lokomotiven, 3 341 Tender, 250 Schneepflüge, 8 869 Personen- und 98 972 Lastwagen. Ausserdem hatten die Oesterreichischen Eisenbahnen am Ende des Jahres 1893 zusammen 275 Plateauwagen, 50 Lowries, 461 gedeckte Lastwagen, 50 offene Lastwagen und 330 Kohlenwagen theils von den Oesterreichischen Eisenbahnwagen - Leihgesellschaften, theils von fremden Leihgesellschaften, beziehungsweise Eisenbahnunternehmungen ausgeliehen. Im Vergleiche zum Fahrbetriebsmittelstande am Ende des ersten Semesters 1893 ist zu verzeichnen ein Zuwachs von 86 Lokomotiven, 59 Tendern, 3 Schneepflügen, 81 Personen- und 2 767 Lastwagen. Zu Ende des Jahres 1893 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung: 2 Lokomotiven für Eilzüge, 15 Lokomotiven für Lastzüge, 3 Sekundärlokomotiven, 13 Tender, 1 Hofwagen, 7 Personenwagen I. Klasse, 11 Personenwagen I. und II. Klasse, 7 Personenwagen II. Klasse, 5 Personenwagen II. und III. Klasse, 24 Personenwagen III. Klasse, 31 Gepäckwagen, 9 Post- und Kondukteurwagen, 6 Hilfs- und Rettungswagen, 383 gedeckte Lastwagen, 35 offene Lastwagen, 542 Bretterwagen und 65 Kohlenwagen.

Tarifermässigung für die Böhmische Braunkohle.

Der Verein der Kohleninteressenten des nordwestlichen Böhmen hat wiederholt an das Handelsministerium Petitionen wegen Gewährung von Tarifermässigungen für den Transport Böhmischer Braunkohle nach dem Reichenberger Handelskammerbezirke gerichtet und erhielt nunmehr die Verständigung, dass infolge seiner Anregung eine Konferenz der betheiligten Bahnen stattgefunden habe. Hierbei wurde die Erstellung eines Frachtsatzes von 35 kr. für 100 kg für Transporte ab den sämmtlichen Kohlenstationen der Aussig - Teplitzer Bahn, dann der ehemaligen beiden Duxer Bahnen nach Tannwald mit Rückwirkung dieses Satzes auf die vorgelegenen Stationen bis Kleinskal und die Einführung ähnlicher Ermässigungen für die Stationen der Oesterreichischen Nordwestbahn und Reichenberg - Pardubitzer Bahn von Eisenbrod über Altpaka (einschliesslich) einerseits, dann von Altpaka bis Josefstadt (einschliesslich) andererseits beschlossen. Die gedachten Tarifermässigungen, welche mit 1. Juli d. J. in Kraft treten werden, sind jedoch nur unter dem ausdrücklichen Vorbehalte zugestanden worden, dass auch seitens der Kohlenwerksbesitzer die Erreichung des angestrebten Zweckes durch eine dauernde Ermässigung der Kohlenpreise gefördert wird. Die betheiligten Bahnverwaltungen erklärten, im Falle diese Voraussetzung nicht eintreten sollte, die beabsichtigten Tarifmaassnahmen wieder ausser Kraft setzen zu wollen.

Transporteinnahmen der Oesterreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen im Monat Mai d. J.

Die Gesammteinnahme derselben betrug 7 280 983 fl., d. i. um 480 147 fl. mehr als im gleichen Monate des Vorjahres. Für die Zeit vom 1. Januar bis Ende Mai d. J. ergibt sich eine Gesammteinnahme von 33 048 707 fl., d. i. um 3 453 247 fl. mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres.

Die Baufortschritte der Wiener Stadtbahn.

Der Bau der Lokallinien der Wiener Stadtbahn wird nunmehr mit allem Eifer in Angriff genommen; gilt es doch, das Versäumniss von mehr als 2 Jahren wettzumachen und den Termin des Jahres 1897, zu welchem die Lokalbahnen dem Verkehre übergeben werden sollen, nicht zu verfehlen. Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat bereits die Detailprojekte für die Theilstrecke Hütteldorf-Penzing der Wienthallinie vorgelegt. In kurzer Zeit wird diese Theilstrecke zur Ausschreibung gelangen und man wird jedenfalls noch im Laufe des Sommers mit den Erdarbeiten, der Herstellung der Erd- und Stützmauern, sowie der Vornahme der grossen Erdanschüttungen beginnen. Zugleich gelangt die Donaukanallinie zur Trassirung. Mit den Vorarbeiten für den Rangirbahnhof beim Hauptzollamte wird gleichfalls im Spätherbst begonnen werden.

Eröffnung von Haltestellen.

Zwischen den Stationen Stockerau und Sierndorf der Oesterreichischen Nordwestbahn wurde eine Haltestelle mit der Bezeichnung „Ober-Olberndorf" errichtet.

Zwischen den Stationen Launsdorf und Glandorf der Linie Amstetten-Pontafel der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen wurde eine Haltestelle „St. Georgen am Längsee" für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Erweiterung der Betriebsbefugnisse einer Haltestelle.

Die an der Strecke Kojetein - Bielitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwischen den Stationen Frankstadt a/R. und Friedland gelegene Personen - Haltestelle „Gross-Kuntschitz" wurde zur Halte- und Ladestelle erweitert.

Nichtentrichtung der Armengebühr von den auf Eisenbahnen veräusserten unanbringlichen Gütern (Rechtsfall).

Der Böhmische Landesausschuss hatte im Hinblick auf die Bestimmungen des Betriebsreglements entschieden, dass die auf der Buschtěhrader Bahn vorgenommenen Veräusserungen unanbringlicher Gütersendungen nicht unter jene freiwilligen öffentlichen Lizitationen zu subsumiren sind, von welchen gemäss des Armengesetzes das Armenprozent zu entrichten ist. Die von der betreffenden Gemeinde dagegen eingebrachte Beschwerde wurde durch Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs mit folgender Begründung abgewiesen: Den Bahnverwaltungen ist im Betriebsreglement das Recht eingeräumt, unter bestimmten Voraussetzungen Gütersendungen „bestmöglich", d. i. an den Meistbietenden, also im Wege der Feilbietung „ohne weitere Förmlichkeit" zu veräussern. Für diese Feilbietungen ist die sonst nothwendige Bewilligung des Gemeindevorstehers und dessen Intervention nicht erforderlich. Das einschlägige Gesetz macht aber von der Beobachtung dieser Förmlichkeiten den Begriff der „öffentlichen Versteigerung nicht abhängig, denn es bestimmt, dass „jede Versteigerung" wo mehrere Menschen zugleich zur Veräusserung einer oder mehrerer Sachen zusammenberufen werden, um solche mittelst des Ueberbietens an sich zu bringen, für eine öffentliche zu achten sei". Diese treffen bei den dem Betriebsreglememet gemäss veranlassten Versteigerungen zu; dieselben sind daher als öffentliche Lizitationen anzusehen. Die beschwerdliche Behauptung, dass die fraglichen Veräusserungen nicht zwangsweise, sondern freiwillige seien, entbehrt der gesetzlichen Grundlage. Die wesentlichen Merkmale einer „freiwilligen Feilbietung" sind in dem Gesetze über das Verfahren ausser Streitsachen dahin enthalten, dass als freiwillige Feilbietung nur diejenige angesehen wird, welche durch die freie Disposition des Eigenthümers der feilzubietenden Sache veranlasst, über sein Ansuchen vorgenommen wird. „Die Freiwilligkeit" trifft offenbar bei der Veräusserung unanbringlicher Güter durch die Eisenbahn nicht zu, daher auch das nach dem Armengesetze nur bei freiwilligen Veräusserungen einzuhebende Armenprozent von den fraglichen Feilbietungen der Eisenbahnen nicht eingehoben werden kann (Verordnungsbl. f. Eisenb. u. Schifff. Nr. 6 ex 1894).

Generalversammlung der Lokalbahn Keszthely-Balaton-Szent György am 22. Mai d. J.

Auf Grund des Geschäftsberichts für 1893 wurde beschlossen, den Reingewinn von 8 743,76 fl. zur Vertheilung einer 5,5 % Dividende auf die im Umlauf befindlichen 995 Stück Prioritätsaktien mit 5 471,50 fl. und von 2 % auf die emittirten 1 120 Stück Stammaktien mit 2 240 fl. zu verwenden und den Rest von 1 031 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Konstituirende Generalversammlung der Valsugana-Eisenbahngesellschaft am 14. d. Mts.

Diese Gesellschaft hat den Bau und Betrieb der als normalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von Trient, im Anschluss an die Linie Kufstein-Ala der Südbahn, bis an die Reichsgrenze bei Tezze zur Aufgabe. Rücksichtlich des eventuellen Anschlusses dieser Bahn an das Italienische Eisenbahnnetz bei Tezze bleibt die Festsetzung der bezüglichen Bestimmungen dem Abschlusse eines Staatsvertrags mit der Italienischen Regierung vorbehalten. Das Gesellschaftskapital beträgt 3 000 000 Kronen, zerlegt in 7 500 Stück Aktien zu 400 Kr. und besteht aus 4 000 Stück Prioritätsaktien und 3 500 Stück Stammaktien. Auch ist die Gesellschaft berechtigt, Prioritätsobligationen, welche mit 4 % zu verzinsen und innerhalb 75 Jahren zurückzuzahlen sind, im Nominalbetrage von höchstens 4 500 000 fl. = 9 000 000 Kr. auszugeben und ist die 4 % Verzinsung der Prioritätsaktien, sowie der auszugebenden Prioritätsobligationen durch die Staatsverwaltung gewährleistet. Nach Erledigung der Formalien durch den zum

Vorsitze berufenen Grafen Adolph Dubsky erklärte die Versammlung die Gesellschaft, welche ihren Sitz in Wien hat, für konstituirt und schritt zur Bestellung des aus 11 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsraths.

Generalversammlung der Eisenbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth am 22. d. Mts.

Nach dem über das Geschäftsjahr 1893 erstatteten Berichte waren die Betriebsergebnisse des abgelaufenen Jahres die günstigsten, welche die Gesellschaft bisher aufzuweisen hat. Die Verkehrseinnahmen erreichten die Höhe von 122 329 fl., um 22 476 fl. = 22,5 % mehr als im Vorjahre. Diesen Einnahmen stehen Betriebsausgaben in der Höhe von 68 805 fl., d. i. 56,24 % der Einnahmen (gegen 62,01 % im Vorjahre) gegenüber, sodass ein Betriebsüberschuss von 53 524 fl. resultirt, welcher sich durch andere Einnahmen auf 55 778 fl. erhöht. Hiervon kommen Ausgaben für Steuern, Spesen usw. von 6 523 fl. in Abzug, sodass ein Ueberschuss von 49 254 fl. und nach einigen statutarischen Dotirungen ein Reingewinn von 48 010 fl. zur Verfügung steht. Es wurde beschlossen, hiervon 8 fl. für die Aktie = 4 %, sohin auf 5 720 Aktien 45 760 fl. als Dividende zu vertheilen und die erübrigenden 2 250 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Generalversammlung der Mährisch - Schlesischen Centralbahn am 23. d. Mts.

Auf der Tagesordnung dieser Versammlung befand sich nebst den üblichen Gegenständen auch die Beschlussfassung über das Uebereinkommen bezüglich der Verstaatlichung der Bahn (siehe Nr. 48 S. 453 d. Ztg.). Dieses Uebereinkommen und der damit im Zusammenhang stehende Antrag auf Auflösung der Gesellschaft konnte jedoch nicht zur Verhandlung gelangen, da zu einer solchen Beschlussfassung die Vertretung von wenigstens zwei Dritttheilen des emittirten Aktienkapitals erforderlich ist, zur Theilnahme an der Generalversammlung aber nur 37 % des Aktienkapitals deponirt worden sind. Der Verwaltungsrath musste sich infolge dieses Vorfalles darauf beschränken, das Uebereinkommen im Wortlaute den Aktionären vorzulegen und zu erklären, dass er nunmehr im Sinne der Statuten zur Ausschreibung einer neuerlichen Generalversammlung schreiten werde. Dem zur Verlesung gebrachten Gestionsberichte für 1893 ist zu entnehmen, dass die Verfassung der Detailprojekte für die in Oesterreichisch-Schlesien gelegene Theilstrecke der Bahnlinie T r o p p a u - R a t i b o r auf Grund der definitiven Bestimmungen über die Trasseführung und Ueberbrückung des Grenzflusses beendet ist und diese Projekte anfangs Juni d. J. dem Handelsministerium vorgelegt wurden. Ein Aktionär unterzog das Verstaatlichungsübereinkommen einer abfälligen Kritik, da die Bahn weder nach ihrem Anlagewerthe, noch nach ihrer Entwickelungsfähigkeit bezahlt sei. Für die Aktionäre sei in dem Uebereinkommen eine Entschädigung gar nicht fixirt, vielmehr seien dieselben auf das etwaige Resultat der Liquidation angewiesen. Die Verwaltung habe die Interessen der Aktionäre nicht gewahrt und er müsse beantragen, dieser Verwaltung das Misstrauen und Bedauern auszusprechen. Der landesfürstliche Kommissar wies den Vorwurf, als ob bei der Aktiendeponirung eine Statutenverletzung begangen worden wäre, als unbegründet zurück. Der Prioritätenkurator erklärte, das Abkommen mit der Regierung sei das Maximum dessen, was überhaupt erreicht werden konnte. In erster Reihe seien die Ansprüche der Prioritäre und dann erst jene der Aktionäre zu befriedigen. Es wurde jedoch mit 635 gegen 511 Stimmen der Geschäftsbericht genehmigt. Das beantragte Misstrauensvotum wurde mit dem gleichen Stimmenverhältniss abgelehnt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Sieg des Ungarischen Ministeriums mit der Durchbringung der Civilehe in der Magnatenkammer wurde durch die ungünstigen Saatenberichte paralysirt; das Wetter ist regnerisch und kühl, wodurch die Ernte schon auf Wochen hinausgeschoben ist. Die schon eingetretene Sommerstille der Börse wurde einigermaassen durch die bevorstehende Subscription des Anlehens der Stadt Wien zum Zwecke der besseren Wasserversorgung unterbrochen. Die Spekulation bekundete eine schwankende Haltung. Vor allem stiegen die Aktien der Dux-Bodenbacher Bahn (67), weil die Gesellschaft sich mit Lokalbahnprojekten beschäftigt; infolge des oberwähnten Preussischen Anschlusses stiegen auch die Aktien der Reichenberg-Gablonzer Bahn auf 320; eine geringere Aufwärtsbewegung äusserten die Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (3105), der Südbahn (107,25); der Aussig - Teplitzer Bahn (1645), der Kaschau - Oderberger Bahn (186,50) und der Ungarisch - Galizischen Bahn (204,50). Schwächer waren dagegen die Aktien der Nordwestbahn (223,50), der Elbethalbahn (260,50) und der Staatsbahn (340,75). Bis auf die 5 % Prioritäten der letzteren (135,50), deren Konversion wieder in den Vordergrund tritt, war es in den übrigen ganz stille.

Aus Belgien.

Direkte Bahn Brüssel-Lille-Calais in 1893.

Die Gesellschaft der direkten Bahn Brüssel-Lille-Calais Strecken Hal-Ath und Tournai-Französische Grenze) hatte im Jahre 1893 aus dem Personenverkehr eine Einnahme von 447 423,28 Frcs. (gegen 459 291,81 Frcs. in 1892), aus dem Gepäckverkehr eine solche von 17 564,55 (13 597,02) Frcs. und aus dem Güterverkehr eine solche von 460 318,60 (418 726,30) Frcs., also im ganzen eine Betriebseinnahme von 925 306,43 (891 615,13) Frcs.; hierzu kamen 7 057,68 Frcs. Zinsen angelegter Kapitalien und 527,03 Frcs. Uebertrag aus dem Vorjahre, so dass sich eine Gesammteinnahme von 932 891,14 Frcs. ergab. Davon wurden 420 270 Frcs. zur Verzinsung und Tilgung der Vorzugs-Antheilscheine, 44 824,91 Frcs. zu allgemeinen Unkosten, 18 664,74 Frcs. zur Entschädigung des Verwaltungs- und Aufsichtsrathes verwendet, 448 500 Frcs. als Gewinn an die Stamm-Antheilscheine vertheilt und 631,49 Frcs. auf neue Rechnung vorgetragen. Der Gewinn der Stamm-Antheilscheine betrug für das 1. Halbjahr 8 Frcs., für das 2. Halbjahr 9,25 Frcs., zusammen also 17,25 Frcs. gegen 16,20 Frcs. in 1892.

Internationale Schlafwagen-Gesellschaft in 1893.

Der am 17. April d. J. abgehaltenen Hauptversammlung der Gesellschaft wurde der Jahresbericht für das 17. Geschäftsjahr erstattet. Das von den Wagen der Gesellschaft befahrene Netz hat sich während dieser Zeit von 9 697 auf 64 052 km, die Zahl der Wagen von 58 auf 400 und der Betrag der Einnahmen von 541 856 auf 5 721 439,42 Frcs. vermehrt. Im Jahre 1893 beliefen sich die Reineinnahmen der Wagen und die kilometrischen Entschädigungen auf 5 437 335,36 Frcs. (gegen 5 092 744,97 Frcs. in 1892), die verschiedenen Einnahmen auf 284 104,06 (535 908,18) Frcs. und demnach die Gesammteinnahmen auf 5 721 439,42 (5 628 653,15) Frcs. Davon verzehrten die Betriebskosten 1 385 410 (1 463 965,90) Frcs., die Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel 1 202 619,17 (1 039 860,36) Frcs. und die allgemeinen Verwaltungskosten 622 899,37 (532 303,44) Frcs., so dass ein Betriebsüberschuss von 2 510 510,88 (2 592 523,45) Frcs. verblieb. Vom Betriebsüberschuss waren aber noch abzuziehen: 5 085,87 (7 222,74) Frcs. als Entschädigung des Aufsichtsrathes, 136 490,02 (145 793,69) Frcs. Steuern, Gewinnantheile der Beamten usw., 13 320,96 (8 947,68) Frcs. Zuschuss zur Hilfskasse, 715 000,10 (519 281,48) Frcs. Zinsen der Schuldverschreibungen, 32 311,88 (39 543,43) Frcs. Zinsen und Bankkosten und 1 050 000 (1 057 990,68) Frcs. Tilgungsbetrag der Schuldverschreibungen, während 558 302,05 (813 743,75) Frcs. zu vertheilen blieben, von denen 10 % = 55 830,20 Frcs. den Rücklagen zugeführt wurden, der gleiche Betrag dem Verwaltungsrath und der Direktion zufloss und 446 641,65 Frcs. den Antheilhabern verblieben. Der Gewinn wurde nur auf 3,5 % = 17,50 Frcs. festgesetzt. Dieses ungünstige Ergebniss wurde dadurch veranlasst, dass der Orient-Expresszug bis Februar d. J. wegen der Cholerasperre nicht bis Konstantinopel durchgeführt werden konnte. Ferner wurde die Benutzung des Süd - Expresszuges schwer beeinträchtigt, weil infolge der Cholerasperre die Afrikanischen und Südamerikanischen Schiffe den Hafen Lissabon nicht mehr anlaufen, weil der jetzt glücklich beendete Aufstand in Brasilien den Verkehr ungünstig beeinflusste und endlich, weil die Finanzschwierigkeiten in Brasilien und Portugal auch auf den Personenverkehr mit diesen Ländern zurückwirkten. Die Einnahmen wurden auch durch die von einer der beiden betheiligten Englischen Gesellschaften trotz allen Widerstrebens der Schlafwagen-Gesellschaft durchgesetzte Auflassung des Klubzuges verringert. Hierzu kommt noch die seit 2 Jahren planmässig unternommene umfangreichere Ausbesserung des Fahrparkes, welche die Ausgaben belastete.

Ueber die von der Erneuerung der Verträge abhängende Zukunft der Gesellschaft bemerkt der Bericht, dass sich die Gesellschaft seit ihrer Bildung niemals in einer besseren Lage befunden hat. Alljährlich knüpfen Verwaltungen, die noch keine Beziehungen zu ihr hatten, solche an. Ueberdies wird die Dauer der Verträge, die in der ersten Zeit verhältnissmässig kurz (7—8 Jahre) war, ständig länger. Im Jahre 1890 wurde mit der Grossen Russischen Gesellschaft ein Vertrag auf 15 Jahre neu abgeschlossen, mit der Gotthard- und der Schweizer Centralbahn der bestehende Vertrag für Basel-Mailand auf 7 Jahre, und derjenige mit der Rumänischen Staatsbahn auf 15 Jahre erneuert. Im Jahre 1891 wurde der Vertrag mit der Königlich Portugiesischen Eisenbahngesellschaft auf 38 Jahre erneuert und mit der Sizilischen Eisenbahngesellschaft ein neuer Vertrag auf 14 Jahre geschlossen. Im Jahre 1892 wurde der Vertrag mit der Oesterreichischen und der Ungarischen Staatsbahn je auf 20 Jahre erneuert und ein neuer Vertrag für die Linie München - Berlin mit der Bayerischen und Preussischen Staatsbahn und ein solcher mit der Württembergischen Staatsbahn je auf 12 Jahre abgeschlossen. Im Jahre 1893 wurde der Vertrag mit der Belgischen Staatsbahn auf 20, mit der Italienischen Südbahn auf 12, mit der Franzö-

sischen Ostbahn auf 16½ Jahre erneuert und ein neuer Vertrag mit der Badischen Staatsbahn auf 12, mit der Niederländischen und Serbischen Staatsbahn je auf 20 Jahre abgeschlossen. Ueberdies hat die Gesellschaft nach Vereinbarung mit den Belgischen, Preussischen, Bayerischen und Oesterreichischen Staatsbahnen am 1. d. Mts. einen Luxuszug zwischen Ostende und Wien, der an den Orient-Expresszug anschliesst, in Verkehr gesetzt. Im Laufe des Jahres 1893 hat die Gesellschaft einen zweiten Schlafwagendienst zwischen Paris und Irun, sowie Schlafwagenverkehr zwischen München und Wien eingerichtet; auch lässt sie Speisewagen auf den Strecken Genua - Ventimiglia, Leoben - Pontafel, Leipzig - Eger und Paris - Chaumont verkehren. Im laufenden Jahre hat sie im Anschluss an den Orient-Expresszug einen Schlafwagendienst zwischen Nisch und Salonich eingerichtet und wird ihn in kurzem zwischen Pest und Zaribrod einrichten; gegenwärtig unterhandelt die Gesellschaft in Russland wegen Einstellung von Schlafwagen zwischen Moskau und Sebastopol, sowie von Speisewagen zwischen Moskau und Warschau.

Elektrische Bahn in Brüssel.

Die Brüsseler Strassenbahngesellschaft hat am 13. April dieses Jahres in Gegenwart zahlreicher Gäste die wohlgelungene Probefahrt auf der für den elektrischen Betrieb eingerichteten Strassenbahnstrecke in Brüssel unternommen.

Belgischer Levanteverkehr.

Seit 1. Januar d. J. hat die Belgische Staatsbahn im Einvernehmen mit einer Schifffahrtsgesellschaft eine direkte Güterabfertigung nach den Levantehäfen eingerichtet. Da sich die Ergebnisse dieser Einrichtung fortdauernd gebessert haben, so haben die Staatsbahn und Schifffahrtsgesellschaft nach dem „Moniteur des chemins de fer“ vereinbart, die direkte Abfertigung künftig auch auf Sendungen von weniger als 2000 kg Gewicht, die bisher noch von dieser Begünstigung ausgeschlossen waren, auszudehnen, damit Antwerpen auch in dieser Hinsicht nicht ungünstiger gestellt ist, als Hamburg.

Aus Frankreich.

Der Ministerwechsel.

Bereits Mitte Mai d. J. fragten die radikalen Abgeordneten Millerand und J. Guesde brieflich beim Minister der öffentlichen Arbeiten an, ob er amtlich auf die Eisenbahngesellschaften einwirken wolle, dass sie den Abgeordneten ihrer Beamten erlauben, sich zu dem von dem (sozialistischen) Rechtsschutzverein der Französischen Eisenbahnarbeiter und -Beamten (chambre syndicale des ouvriers et employés des chemins de fer français) für Ende Mai nach Paris berufenen 5. nationalen Kongress der Eisenbahnarbeiter Frankreichs und seiner Kolonien zu begeben. Darauf antwortete der Minister Jonnart am 18. Mai, dass es nicht seine Sache sei, in die Beziehungen der Gesellschaften zu ihren Beamten bezüglich der fraglichen Angelegenheit einzugreifen; die Gesellschaften hätten vielmehr zu erwägen, ob nicht die Anforderungen des ihnen obliegenden öffentlichen Dienstes und die geltenden Verordnungen eine Beurlaubung der Eisenbahnarbeiter und -Beamten zur Zeit des Kongresses verbieten.

Die radikale Partei gab sich aber damit nicht zufrieden, sondern richtete durch den Abgeordneten Salis in einer Anfrage in der Kammer den Antrag an den Minister der öffentlichen Arbeiten: 1. er möge seine amtliche Machtbefugniss dafür einsetzen, dass die Gesellschaften ihren Bediensteten die Möglichkeit der Theilnahme am Kongresse gewähren; 2. er selbst möge diese Möglichkeit den Bediensteten der ihm unterstehenden Staatsbahnen bieten. Der Minister Jonnart antwortete darauf am 22. Mai im Namen der Regierung zunächst, dass er die Gesellschaften aufgefordert habe, soweit es die Anforderungen des Dienstes gestatten, sich so entgegenkommend wie möglich zu zeigen. Bezüglich der angestellten Beamten der Staatsbahnen sei dagegen die Regierung nicht der Ansicht, dass das Gesetz von 1884 (über die Genossenschaften [syndicats]) auf diejenigen anwendbar sei, welche ein durch den Staatshaushalt geregeltes Gehalt beziehen; unter diesen Umständen werde er es diesen Beamten nicht erleichtern, sich in Aufruhr gegen den Staat zu setzen. Diese Antwort war indessen nicht nach dem Geschmack der Kammer und sie nahm mit 251 gegen 217 Stimmen folgende Tagesordnung an: „Da das Gesetz von 1884 ebensowohl auf die Beamten und Arbeiter des Staates als auf die Privatgesellschaften und Gewerbe anwendbar ist, so fordert die Kammer die Regierung auf, es zu beachten und seine Ausführung zu fördern.“

Das Ministerium Casimir Périer (darunter der Minister der öffentlichen Arbeiten Jonnart) gab infolge dessen seine Entlassung und der Präsident der Republik betraute den Kammerpräsidenten Dupuy mit der Bildung eines neuen Ministeriums, in dem der Abgeordnete Barthou, Vertreter der Niederpyrenäen, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten erhielt. Barthou, ein kleiner schwarzer Baske mit beweglichem Geberdenspiel, ist Rechtsanwalt, war auch Schriftsteller und erfreut sich unter den Abgeordneten des Rufes, er habe sich eine sehr umfassende Fachbildung angeeignet. Er ist wie sein Vorgänger ein glänzender Redner und erst 32 Jahre alt; schon der Kammer von 1889 gehörte er an und machte sich während jener Tagung durch sein Eingreifen in die Kultus- und Unterrichtsverhandlungen bemerkbar, am meisten aber durch die Rolle, die er in einem Streite zwischen dem Vatikan und einem Französischen Prälaten spielte.

Betriebseröffnungen.

1. Die Paris - Lyon - Mittelmeerbahn hat am 1. Juni d. J. von der Linie Crey-Aspres les Veynes die Strecke Die-Aspres (55,439 km) mit den für Personen- und Güterverkehr bestimmten Zwischenstationen Pont de Quart Châtillon, Recoubeau, Luc en Diois, Lesches Beaumont, Beaurières, La Beaume und Saint Pierre d'Argençon dem Betriebe übergeben. Diese Linie wird die wichtigste strategische Bahn der Französischen Alpen werden; denn sie bildet eine direkte Verbindung zwischen den Linien des Rhonethales und der Linie Grenoble - Veynes - Aspres - Marseille; auch verlängert sie die gegenwärtige Linie Livron-Die durch das obere Dromethal bis zur Linie Veynes-Gap-Briancon.

2. Die Ostbahn hat am 1. Juni d. J. von der Linie Armentières - Bazoches — deren Mittelstück La Ferté Milon-Oulchy-Breny bereits seit 1885 in Betrieb steht —, die Strecke Trilport-la Ferte Milon (27 km) und Oulchy-Br. — Bazoches (23 km) mit den Zwischenstationen Isle Armentières (Haltestelle), Lizy sur Ourcq, Crouy sur Ourcq, Mareuil sur Ourcq, Fère en Tardenois, Loupeigne (Haltestelle) und Mont Notre Dame dem Verkehre übergeben. Die hiermit vollständig in Betrieb stehende Linie Armentières-Bazoches wird von den Schnellzügen Paris-Reims, die bis jetzt den Umweg über Epernay machen mussten, benutzt.

3. Die Orléansbahn wird am 1. Juli d. J. von der Linie Marmande-Angoulême die Strecke Ribérac-Angoulême dem Betriebe übergeben.

Aus Spanien.

Eisenbahn Carinena-Saragossa.

Die Eisenbahngesellschaft Carinena-Saragossa ist am 20. April d. J. für zahlungsunfähig erklärt worden; den Gläubigern wird gemäss dem Spanischen Gesetz ein Vergleich angeboten werden. Da nämlich die Einnahmen der Gesellschaft grösstentheils aus der Weinausfuhr herrühren, so wurden sie durch die 1892 in Frankreich und dann auch in Spanien eingeführte neue Wirthschaftspolitik so stark beeinträchtigt, dass die Schuldenzinsen nicht mehr gedeckt werden konnten.

Eisenbahn Zafra-Huelva.

Bisher wurden die Zinsen der Schuldverschreibungen auf Grund eines mit den Bauunternehmern Matheson & Cie. geschlossenen Vertrags gezahlt; aber die am 1. Juli d. J. fälligen Zinsen können nicht mehr voll beglichen werden. Zur Wahrung der Interessen der Gläubiger hat sich in London ein Ausschuss gebildet, der mit der Gesellschaft die Grundlagen eines Vergleichs vereinbaren will.

Der Ausschuss veranschlagt mit Rücksicht darauf, dass sich im ersten Vierteljahr dieses Jahres ein Aufschwung gegen das Vorjahr bemerkbar gemacht hat, die Einnahmen des laufenden Jahres auf 80000 £ und glaubt, dass die Ausgaben auf 65 % beschränkt werden können, sodass 31500 £ und nach Abzug der Verwaltungskosten 25000 £ verfügbar bleiben; diese Summe würde aber immerhin nur ausreichen, um 1 % statt 3 % Zinsen an die Schuldverschreibungen zu bezahlen.

In der am 31. Dezember 1893 aufgemachten Vermögensaufstellung sind u. a. unter Vermögen: 116317915 Pesetas Anlagekosten und 1339507 Pes. verfügbare Guthaben bei den Londoner Bankiers, unter Schuld: 56000 Antheilscheine von je 500 Pes. = 28000000 Pes., 112000 Stück 3 % Schuldverschreibungen 1. Hypothek von je 500 Pes. (ausgegeben 1885 und 1887) = 56000000 Pes. und 43000 Stück 3 % Schuldverschreibungen 2. Hypothek von je 500 Pes. (1889 ausgegeben) = 21650000 Pes. aufgeführt. Im übrigen befanden sich auf der Schuldseite nur die am 1. Januar d. J. fällig gewesenen Zinsen der Schuldverschreibungen. Die vom Staate gezahlte Beihilfe beläuft sich auf 11054000 Pes.

Saragossa-Mittelmeer-Eisenbahn.

Das Londoner Gericht hat durch Urtheil vom 5. April d. J. den von den Gläubigern beabsichtigten Vergleich (vergl. Nr. 31 S. 296 d. Ztg.) mit der Begründung abgelehnt, dass von dem Ertrage der Schuldverschreibungen nichts zum Bau der Bahn

mehr verwandt werden darf. Die Mehrheit der Schuldscheininhaber, welche beim Gericht die Genehmigung des Vergleichs beantragt hatte, hat gegen dieses Urtheil Berufung eingelegt.

Nebenbahnwesen.

Der von der Versammlung der Nebenbahnen (ferrocarriles economici) eingesetzte ausführende Ausschuss hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift überreicht, in der folgende Bedingungen für die Schaffung eines Nebenbahnnetzes aufgestellt werden: 1. Die Spurweite der Nebenbahnen beträgt 1 m. 2. Der amtliche Plan aller Nebenbahnen umfasst alle mit 1 m Spurweite gebauten, im Bau begriffenen und auf Grund besonderer Gesetze konzessionirten Linien sowie die in der Verordnung vom 9. Juni 1893 bezeichneten. 3. Ein gemischter Ausschuss von 3 Ingenieuren und 3 Baumeistern hat die aus dem Plane vom 9. Juni 1893 auszuscheidenden Linien anzugeben und als Verlängerung der gebauten Linien die im Bau befindlichen oder konzessionirten Linien zuzufügen, ohne dass indessen das amtliche Nebenbahnnetz 10 000 km übersteigen darf. 4. Die zum Plan der Nebenbahnen gehörenden Linien geniessen auf 20 Jahre eine jährliche Zinsengewähr von 5 % des Bauwerths, der auf 30 000 Pes. für 1 km auf ebenem Boden, auf 45 000 Pes. auf welligem Gelände, 60 000 Pes. auf bergigem Gelände und auf 75 000 Pes. im Gebirge bemessen wird. Dieser Zins ist für die vollendeten Strecken von dem Jahre an, in dem die Strecke dem öffentlichen Verkehr übergeben wird, zu zahlen. 5. Ausgenommen von der Begünstigung dieser Zinsengewähr sind diejenigen Gesellschaften, deren Einnahmen die Verwaltungs- und Betriebskosten decken und das Baukapital mit 5 % verzinsen; diejenigen, welche dieses Ziel nicht erreichen, können den Unterschied gemäss den unter 4. festgesetzten Grundlagen erhalten.

Die Art. 4 und 5 können auch folgendermaassen geändert werden: Der Staat schafft besondere öffentliche Schuldtitel, welche „Hypothekenscheine" auf den Bau des Nebenbahnnetzes genannt werden. Diese Scheine haben einen Nennwerth von 500 Pes., tragen 5 % Zinsen und werden in einem Zeitraum von 80 Jahren getilgt.

Urtheile.

v. O. **Haftpflicht.** Nach der allgemeinen Fassung des § 7 Abs. 2 des R.-Haftpflichtgesetzes ist es unbedenklich, den Umstand, dass der Verletzte nach dem die Haftpflichtsrente festsetzenden Urtheil die Fähigkeit und Gelegenheit zu einem Erwerbe gefunden hat, woran bei der Bestimmung der Rente nicht gedacht worden ist, als eine solche Veränderung der Verhältnisse anzusehen, welche eine Herabsetzung der Rente rechtfertigt. Dem Berufungsrichter fällt daher in dieser Beziehung ein Rechtsirrthum nicht zur Last. Die Revision hebt ferner hervor, dass das Dienstverhältniss des Beklagten von beiden Seiten jeden Augenblick gelöst werden könne. Dies ist von dem Berufungsgericht nicht verkannt, es hat aber angenommen, dass es trotzdem nicht als ein ganz vorübergehendes angesehen werden könne, sondern dass es, wie es bereits eine Reihe von Jahren hindurch bestanden, voraussichtlich auch künftighin andauern werde. Es steht mit dem Gesetze nicht in Widerspruch, wenn das Berufungsgericht angenommen hat, dass die Erlangung einer in dieser Weise dauernden neuen Erwerbsgelegenheit als eine Veränderung der Verhältnisse im Sinne des § 7 des R.-Haftpflichtgesetzes anzusehen sei. (Erk. des VI. Civilsenats des Reichsgerichts in S. L. c. Eisenbahnfiskus vom 6. November 1893, R. 196, 1893, Jurist. Wochenschr. 1893 S. 365.)

Zeitungsschau.

Zeitschrift für Kleinbahnen. Das Juniheft dieser Zeitschrift enthält folgende Originalaufsätze:

Einfluss der geplanten elektrischen Bahnanlage in Königsberg i/Pr. auf die Universitätsanstalten bei elektrischen und magnetischen Messungen. Von Geh. Regierungsrath Professor Dr. Slaby in Charlottenburg. — Vorschläge für die Einrichtung der Betriebsverwaltung einer Kleinbahn. Von Regierungs- und Baurath Jacobi in Cassel. (Fortsetzung.) — Die Brölthaler Eisenbahn (Entwickelungsgang, Beschreibung der Bahnstrecken, Oberbau und Signale). Mit einer Uebersichtskarte. Vom Königlichen Regierungs-Baumeister Lauer in Elberfeld. — Die elektrische Zahnradbahn auf den Mont Salève bei Genf (mit 19 Textabbildungen).

In der Abtheilung für Gesetzgebung ist der Allerhöchste Erlass vom 24. April d. J., betreffend die Anlage von Pferdebahnen in Berlin von der Französischen Strasse über den Opernplatz nach der Dorotheenstrasse usw., ferner der Erlass des Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 17. April d. J., betreffend Prüfung der Entwürfe zu dem im Zuge von Kleinbahnen vorkommenden Brücken und ähnlichen Bauwerken, sowie die Beschlüsse der Provinziallandtage der Provinzen Ostpreussen, Brandenburg, Pommern und Posen über die Förderung des Baues von Kleinbahnen seitens der Provinzial- (Kommunal-) Verbände abgedruckt.

Alsdann folgen Kleine Mittheilungen (Vorarbeiten, Konzessionsertheilungen und Betriebseröffnungen von Kleinbahnen; Vorrichtung zum Antrieb für Pferdebahnwagen; die öffentlichen Behörden Grossbritanniens und die Trambahnen usw.) und Zeitschriftenschau.

I. Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnungen von Strecken.

Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Swinemünde-Heringsdorf. Am 1. Juli d. J. wird die Eisenbahnstrecke Swinemünde-Heringsdorf nach Maassgabe der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen werden. Die Stationen Ahlbeck und Heringsdorf erhalten volle Abfertigungsbefugnisse für die Beförderung von Gütern aller Art, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren; die Station Swinemünde-Bad dient lediglich dem Personenverkehr.

Der Frachtberechnung werden, soweit direkte Entfernungen und Frachtsätze am Tage der Betriebseröffnung noch nicht eingeführt sind, im Binnen- und Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die bei Anstoss der nachstehenden Entfernungen an die für Swinemünde sich ergebenden Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt:

	Swinemünde km
Ahlbeck	6
Heringsdorf . . .	8

Im Verkehr zwischen Ahlbeck und Heringsdorf beträgt die Entfernung 2 km und ist diese für die Frachtberechnung maassgebend.

Gleichzeitig mit der Betriebseröffnung treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg von den Versandstationen des diesseitigen Bezirks nach den Stationen Ahlbeck und Heringsdorf in Kraft.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen schon jetzt die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Der Fahrplan für die zur Eröffnung gelangende Strecke ist, wie folgt, festgesetzt:

Swinemünde-Heringsdorf.								Heringsdorf-Swinemünde.				
869.	859.	851.	863.	865.	857.	867.	Stationen	860.	864.	852.	866.	870.
1.—4. Kl.	1.—4. Kl.	1.—3. Kl.	1.—4. Kl.	1.—4. Kl.	1.—3. Kl.	1.—4. Kl.		1.—4. Kl.	1.—4. Kl.	1.—4. Kl.	1.—4. Kl.	1.—4. Kl.
Mittwochs u. Sonnabends vom 1/6. bis 15/9.		vom 1/6. bis 15/9.			Sonnabends vom 7/7. b. 8/9.					vom 1/6. bis 15/9.		Mittwochs u. Sonnabends vom 1/6. bis 15/9.
8.18	10.41	2.19	3.43	7.47	8.30	11.17	ab Swinemünde . . . . an	9.35	1.12	4.17	6.10	8.56
8.23	10.47	2.24	3.49	7.52	8.35	11.23	↓ Swinemünde Bad . . . ↑	9.31	1.08	4.13	6.06	8.52
8.32	11.01	2.35	4.00	8.02	8.45	11.33	↓ Ahlbeck . . . . . . ↑	9.21	12.58	4 03	5.54	8.43
8.36	11.06	2.39	4.04	8.06	8.49	11.37	an Heringsdorf . . . . . ab	9.15	12.52	3.56	5.45	8.37

Berlin, im Juni 1894.

Königliche Eisenbahndirektion. (1545MG)

2. Eröffnungen von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Gross-Kiesow für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs - Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den diesseitigen Stationen Greifswald und Züssow neu errichtete Haltestelle Gross-Kiesow für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Nach Bedarf werden in Gross-Kiesow folgende Personenzüge halten:

a) in der Richtung Stralsund-Pasewalk:
Zug 824 um 6.10 Vorm.
„ 826 „ 10.9 „
„ 828 „ 7.17 Nachm.

b) in der Richtung Pasewalk-Stralsund:
Zug 827 um 9.33 Vorm.
„ 825 „ 7.34 Nachm.
„ 823 „ 10.58 „

Der Frachtberechnung werden bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin sowie im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatseisenbahnen die bei Anstoss von 7 km an Züssow und von 12 km an Greifswald sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.

Die Abfertigung von Stückgut, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, im Juni 1894. (1546MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Chroschnitz für den Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Bentschen-Posen, zwischen den Stationen Bentschen und Neutomischel gelegene Haltestelle Chroschnitz für den Personen- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Daselbst werden folgende Züge nach Bedarf halten:

a) in der Richtung nach Posen:
Zug 231 um 6.47 Vorm.
„ 201 „ 12.56 Nachm.

b) in der Richtung nach Bentschen:
Zug 202 um 6.23 Vorm.
„ 206 „ 6.01 Nachm.

Der Frachtberechnung werden bis zur Herausgabe von Tarifnachträgen im Binnenverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, sowie im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die bei Anstoss von 8 km an Bentschen bezw. von 10 km an Neutomischel sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.

Für den Stückgutverkehr ist die genannte Haltestelle bereits seit dem 1. Juni d. J. eröffnet.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen bleibt auch ferner ausgeschlossen.

Berlin, im Juni 1894. (1547MG)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Haltestelle Toitz-Rustow für den Personen-, Güter- und Viehverkehr. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Berlin-Stralsund zwischen den Stationen Randow und Rakow neu errichtete Haltestelle Toitz-Rustow für den Personen-, Güter- und Viehverkehr eröffnet. Daselbst werden bis auf weiteres folgende Züge nach Bedarf halten:

a) in der Richtung nach Stralsund:
Zug 909 um 6.46 Vorm.
„ 913 „ 8.41 Nachm.
„ 907 „ 11.02 „

b) in der Richtung von Stralsund:
Zug 906 um 5.28 Vorm.
„ 914 „ 8.01 „
„ 910 „ 10.33 Nachm.

Der Frachtberechnung werden, soweit direkte Entfernungen und Frachtsätze am Tage der Betriebseröffnung noch nicht eingeführt sind, im Wechselverkehr der Preussischen und Oldenburgischen Staatsbahnen die bei Anstoss von 9 km an Demmin bezw. von 8 km an Rakow sich ergebenden jeweilig niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde gelegt.

Die Abfertigung von Leichen und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, im Juni 1894. (1548MG)
Königliche Eisenbahndirektion

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Kiel unterstellte zwischen den Stationen Wankendorf und Ascheberg belegene Haltestelle Perdoel wird am 1. Juli d. J. für die Abfertigung von Gütern in Wagenladungen und am 15. Juli d. J. für die Abfertigung von Personen und Reisegepäck dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Vom 1. Juli d. J. ab findet eine direkte Abfertigung von Wagenladungsgütern aller Art zwischen der Haltestelle Perdoel und sämmtlichen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen des diesseitigen Bezirks sowie der übrigen Preussischen Staatseisenbahnbezirke statt.

Ueber die Höhe der zur Erhebung kommenden Fahr- und Frachtgelder wird bis zum Erscheinen entsprechender Tarifnachträge auf Verlangen durch die betheiligten Abfertigungsstellen sowie durch unser Tarifbüreau hierselbst Auskunft ertheilt.

Altona, den 23. Juni 1894. (1549)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

3. Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Nach Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ist infolge von Bauausführungen

1. auf Station Kattowitz die Abfertigung solcher Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann;
2. auf Station Ruda die Abfertigung schwerwiegender Fahrzeuge

bis auf weiteres ausgeschlossen.

Berlin, den 25. Juni 1894. (1550)
Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins.

Am 1. Juli 1894 wird die an der Bahnstrecke Warburg-Corbach gelegene, bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Station Mengeringhausen auch für den Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eröffnet.

An demselben Tage wird zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr des hiesigen Direktionsbezirks vom 1. April 1894 der Nachtrag II eingeführt, welcher die im Verkehr mit der Station Mengeringhausen der Berechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen enthält.

Ausserdem enthält der Nachtrag u. a. Durchgangs-Frachtsätze von und nach Warburg, welche der Frachtberechnung zu Grunde gelegt werden, soweit direkte Tarife für den Verkehr mit der Station Mengeringhausen nicht vorhanden sind, und ferner Entfernungen für die Station Rönkhausen, welche jedoch erst von dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Wagenladungen zur Anwendung kommen.

Elberfeld, den 25. Juni 1894. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1894 gelangt zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. August 1889 der Nachtrag XIV zur Einführung. Derselbe enthält:

I. neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Gr.-Hermenau, Liebstadt i. Ostpr., Mirakowo, Parkowo, Richnau und Sportehnen und für die Station des Direktionsbezirks Magdeburg: Eutritzsch;
ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg: Arnsdorf i. Ostpr., Guttstadt, Heinrikau, Regerteln, Schönsee und Wormditt;
neue Entfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen der Neuhaldenslebener Bahn einerseits und den Stationen Berlin Ostbhf. und Lichtenberg-Friedrichsfelde andererseits;
II. Ausnahmetarif 15 A für Schiffsbaueisen;
III. Berichtigungen und Ergänzungen.

Druckstücke des Nachtrags sind durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen unseres Direktionsbezirks zu beziehen.

Bromberg, den 20. Juni 1894. (1552)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1894 tritt zum Gütertarif Hannover-Bromberg der Nachtrag 9 in Kraft.

Durch ihn sind neben Ergänzungen und Aenderungen der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung, der Tarifvorschriften und Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger neue bezw. anderweite, theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für eine grössere Anzahl Stationen des Bezirks Bromberg, sowie für Stationen des Bezirks Hannover zur Einführung gekommen.

Der Nachtrag enthält ferner die Aufhebung des allgemeinen Getreide- etc. (Staffel-) Tarifs, neue Ausnahmetarife für Kalk etc., rohe Kalisalze etc. zu Düngezwecken, für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen, sowie Aenderungen zu einzelnen Ausnahmetarifen und Berichtigungen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I. 2 genehmigt worden.

Druckstücke des Nachtrages können durch die Fahrkarten - Ausgabestellen bezogen werden.

Bromberg, den 25. Juni 1894. (1553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juli 1894 tritt der Nachtrag 7 zum Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1891 in Kraft.

Derselbe enthält ausser einigen bereits früher veröffentlichten Bestimmungen und Frachtsätzen:

1. Anderweite besondere Bestimmungen und Ergänzungen zur Verkehrsordnung, zu den besonderen Tarifvorschriften, zum Tarif für die Güterbeförderung auf öffentlichen Anschlussgeleisen, sowie zum Tarif und zu den Abfertigungsbefugnissen der Haltestellen etc.
2. Neue bezw. anderweite Entfernungen für die Stationen Mirakowo und Richnau der Neubaustrecke Culmsee-Schönsee und die östlich von Schönsee gelegenen Stationen, sowie für die Haltestellen Parkowo, Widau und Wierzchoslawice des Bezirks

Bromberg einerseits und für sämmtliche Berliner Bahnhöfe, Ringbahnstationen und die Stationen des Bezirks Berlin andererseits.

3. Anderweite, zum Theil erhöhte Entfernungen für mehrere Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen einerseits und Stationen des Bezirks Bromberg andererseits (die Erhöhungen mit Gültigkeit vom 16. August 1894 ab).
4. Neue Entfernungen für die Stationen Cassebohm, Chroschnitz, Toitz-Rustow, die Stationen Ahlbeck und Heringsdorf der Neubaustrecke Swinemünde-Heringsdorf und übertragene Entfernungen für die aus dem Breslauer in den Berliner Direktionsbezirk übergegangene Station Podejuch einerseits und die Stationen des Bezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und der Ostpreussischen Südbahn andererseits.
5. Neue bezw. anderweite Entfernungen für die Stationen Gr.-Hermenau, Liebstadt i. Ostpr., Sportehnen der Neubaustrecke Wormditt-Mohrungen, sowie für die bisherigen Stationen Arnsdorf i. Ostpr., Guttstadt. Heinrikau, Regerteln und Wormditt einerseits und die Stationen des Bezirks Berlin andererseits.
6. Neue bezw. anderweite Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. und Holz etc. für die vorbezeichneten Stationen zu 2 bis 5.
7. Einen Ausnahmefrachtsatz für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbrikets von Gr.-Räschen nach Fredersdorf.
8. Die Ausdehnung der Ausnahmetarife 21 A für Kalk etc. zu Düngezwecken (Düngekalktarif) und 23 A für rohe Kalisalze etc. (Kalitarif) auch auf den Verkehr mit den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.
9. Abgeänderte Bestimmungen für die Anwendung des Ausnahmetarifs 23 für Düngemittel, Erde, Kartoffeln, Rüben des Spezialtarifs III.
10. Neue Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl (Ausnahmetarife 24 und 25) der Spezialtarife I und II im Verkehre von den Stationen Adlershof, Hirschberg i. Schl. und Warmbrunn des Bezirks Berlin nach den Hafen- und Küstenstationen des Bezirks Bromberg.
11. Einen neuen Ausnahmetarif 26 für Eisen und Stahl zum Bau von Seeschiffen im Verkehre von den Berliner Bahnhöfen, Ringbahnstationen, Breslauer Bahnhöfen und Tegel nach Danzig, Elbing und Königsberg i. Pr., sowie von Berlin Ostbahnhof und Lichtenberg-Friedrichsfelde nach Stettin und Swinemünde.
12. Berichtigungen und Aenderung der Schreibweise mehrerer Stationen des Bezirks Berlin.

Die Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze für die unter 4 und 5 bezeichneten Stationen der Neubaustrecken Swinemünde-Heringsdorf des Bezirks Berlin und Wormditt-Mohrungen des Bezirks Bromberg, sowie für die bisherigen Stationen der Strecke Heinrikau-Guttstadt treten erst vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Neubaustrecken in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Bromberg, den 19. Juni 1894. (1554)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Mecklenburgischen Friedrich Franz-bahn. Vom 1. Juli d. J. ab wird die Station Lübz der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Ausnahmetarif für den vorgenannten Verkehr (Anhang zum Hanseatisch-Ostdeutschen Gütertarif) und zwar in den Theil I und II einbezogen. An Fracht werden für Sendungen nach Lübz die in vorbezeichneten Tarifanhang für die Station Karow vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich von 0,05 *M.* für 100 kg erhoben.

Breslau, den 27. Juni 1894. (1555)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Ausnahmetarife für die Beförderung Oberschlesischer Steinkohlen etc. nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg usw. ein Nachtrag IX in Kraft.

Derselbe enthält neue Frachtsätze für die an den Neubaulinien Culmsee-Schönsee und Mohrungen-Wormditt gelegenen Stationen und für die Station Parkowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg sowie die Einführung ermässigter Frachtsätze nach Alexandrowo und Schönsee.

Druckabzüge des Nachtrags können von den betheiligten Dienststellen unentgeltlich bezogen werden.

Breslau, den 27. Juni 1894. (1556)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1894 treten im Südostpreussischen Verbande für Salz in Mengen von mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen ab Inowrazlaw nach Jucha, Stürlack und Widminnen direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Bromberg, den 27. Juni 1894. (1557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau. Die Station Immenhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld ist vom 15. Juni d. J. ab in den Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Breslau für den Güterverkehr in Wagenladungen einbezogen worden.

Der Frachtberechnung sind die Entfernungen der Station Mönchehof unter Zuschlag von 5 km zu Grunde zu legen.

Breslau, den 26. Juni 1894. (1558)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Oesterreichischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. treten für die Beförderung von Holz direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6a und b zwischen Friedland, Tschernhausen und Weigsdorf einerseits und Gröditz und Pirna andererseits, sowie des Ausnahmetarifs 6a zwischen Chrast einerseits und Gröditz, Pirna und Waldheim andererseits, ferner zwischen Hohenbruck und Gröditz in Kraft, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.

Dresden, am 28. Juni 1894. (1559)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-Bayerischer Güterverkehr. Durch den am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Tarifnachtrag XII werden u. a. der Kilometerzeiger, die Tariftabellen, sowie der Anhang zum Tarif abgeändert bezw. ergänzt. Die für „Mergel zum Düngen“ durch Streichung dieses Artikels in dem Ausnahmetarif 15 eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 1. September d. J. ab.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 22. Juni 1894. (1560MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oesterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband; Tarif mit Asch Stadt und Rossbach vom 15. April 1891. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1894 gelangt für die Beförderung von Dach- und Mauerziegeln aus Lehm bei Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des gestellten Wagens (mindestens aber pro 10 000 kg für einen Wagen) von Waldsassen nach Rossbach ein Ausnahmefrachtsatz von 18 Kr. Oesterr. Währ. Noten für 100 kg zur Einführung.

München, im Juni 1894. (1561)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Ostpreussisch-Bayerischer Gütertarif. Am 1. Juli d. J. gelangt zu dem vorbezeichneten Tarif der Nachtrag 4 zur Herausgabe. Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der einzelnen Abschnitte des Haupttarifs die Einbeziehung verschiedener Stationen der Bayerischen Staatsbahnen, der Station Mühle Schönau des Direktionsbezirks Bromberg und der Stationen Ahlbeck und Heringsdorf des Direktionsbezirks Berlin in den direkten Verkehr, sowie die Aufnahme neuer Ausnahmetarife für überseeische Eisenerze zum Hochofenbetriebe und für Düngemittel (Mist etc., rohe Kalisalze und Düngekalk).

Abzüge des Nachtrags können unentgeltlich bei dem hiesigen Auskunftsbüreau, Stadtbahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 19. Juni 1894. (1562MG)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom **1. August d. J.** wird die Station **Rjäsan-Oka** der Moskau-Kasaner Eisenbahn in den **Ausnahmetarif** für die Beförderung von **Flachs und Hanf, gepresst** und **ungepresst** usw. **von Russland nach Belgien und Frankreich** vom 13. April 1893 einbezogen.

Ueber die zur Anwendung kommenden Frachtsätze gibt das Tarifbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Köln, den 30. Juni 1894. (1563)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
namens der betheiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Eisenbahnverband. Die neu eröffnete diesseitige Station Weidenhausen wird zum 1. k. Mts. in den direkten Güterverkehr aufgenommen.

Näheres ist in Weidenhausen bezw. auf den betreffenden Nebenstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. Juni 1894. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hannover-Bayerischer Verband. Die neu eröffnete diesseitige Station Weidenhausen wird zum 1. k. Mts. in den direkten Güter- etc. Verkehr aufgenommen.

Näheres ist in Weidenhausen bezw. auf den betreffenden Nebenstationen zu erfahren.

Hannover, den 22. Juni 1894. (1565)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stettin-Schlesisch / Märkisch-Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Swinemünde-Heringsdorf, der noch bekannt gemacht werden wird, werden die zum Direktionsbezirk Berlin gehörigen Stationen Ahlbeck und Heringsdorf in den Verbandsverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze

ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 22. Juni 1894. (1566)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Warstein-Lippstadter Eisenbahn. Vom 25. d. Mts. ab kommt der Nachtrag I zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 1. Januar 1893 zur Einführung. Derselbe enthält eine Berichtigung bezw. Ergänzung des Haupttarifs.

Abdrücke dieses Nachtrages können bei der unterzeichneten Direktion bezogen werden.

Lippstadt, den 23. Juni 1894. (1567)
Die Betriebsdirektion.

Rheinischer Nachbarverkehr. Die Stationen Gräfrath und Wald des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld werden vom 10. Juli d. J. ab in den Ausnahmetarif E für Basalt usw. aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 25. Juni 1894. (1568)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Rheinisch - Niederdeutscher Steinkohlen- etc. Verkehr. Die Ausnahme-Frachtsätze für überseeische Eisenerze und Eisenschlacken von Lübeck nach den betreffenden Kohlenversandstationen treten am 1. September d. J. ausser Kraft.

Köln, den 27. Juni 1894. (1569)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarkohlen-Verkehr nach Frankreich. Am 1. Juli d. J. tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen und Koks von den Saargruben usw. nach Stationen der Französischen Ostbahn vom 25. Februar 1894 (Kohlentarif Nr. 21) der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der Französischen Schnittsätze und wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 27. Juni 1894. (1570)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Juli l. J. treten Nachträge zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Tarifheften I A, I B, III A, III C, III E, III F und III G in Kraft. Diese Nachträge enthalten verschiedene Aenderungen und Ergänzungen zu den Haupttarifen nebst Nachträgen. Insbesondere weisen dieselben auf:

a) neue Frachtsätze für die Stationen Appenweier, Hilpertsau, Weisenbach, Hagendingen, Vallerysthal - Dreibrunnen, Speyer Hafen, Bümplitz, Münchenbuchsee und Marthalen, sowie für die Stationen der Bregthalbahn;
b) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife Nr. 4 (Zucker), Nr. 5 (Holzstoff usw.), Nr. 13 (Düngemittel), Nr. 21 (Roheisen) u. Nr. 24 (schwefelsaure, präparirte Thonerde).

Letzterer Ausnahmetarif wird auf den Verkehr mit Mannheim Bad. Bahn, Mannheim-Neckarvorstadt und Ludwigshafen a/Rh. beschränkt.

Neben zahlreichen und zum Theil erheblichen Ermässigungen treten auch einige kleinere Frachterhöhungen ein und zwar in den Ausnahmetarifen Nr. 5 (Holzstoff), Nr. 13 (Düngemittel) und Nr. 24 (Thonerde).

Die seitherigen niedrigeren Frachtsätze werden indessen noch bis 30. September 1894 bezw. 28. Februar 1895 gewährt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau, von welchem auch die Nachträge bezogen werden können.

Karlsruhe, den 26. Juni 1894. (1571)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 18 zum Gütertarife vom 1. November 1891 in Kraft, welcher anderweite Tarifsätze für die Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn enthält.

Der Nachtrag ist bei den Güter-Abfertigungsstellen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 26. Juni 1894. (1572)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarif für den Staatsbahnverkehr Hannover-Oldenburg der Nachtrag 10 in Kraft. Der Nachtrag kann durch die betheiligten Güterabfertigungen bezogen werden.

Hannover, den 25. Juni 1894. (1573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau - Umschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahnhof. Am 15. Juli d. J. tritt zum Tarif für obenbezeichneten Verkehr der III. Nachtrag in Geltung. Derselbe enthält Abänderungen der besonderen Bestimmungen und der Tarifvorschriften des Tarifs (betreffend Adressirung der Frachtbriefe und Zulässigkeit der Anwendung des Tarifs), Frachtsätze der Artikeltarife Nr. 1 und 2 für Eisen und landwirthschaftliche Maschinen im Verkehr mit Posen, einen neuen Artikeltarif für Baracken ab Niesky, anderweite ermässigte sowie neue Frachtsätze der Artikeltarife für Röhren aus Thon, Chamottesteine, Eisenvitriol, Bleiglätte, anderweite zum Theil ermässigte in einzelnen Beziehungen auch erhöhte Schnittsätze der Schnitttafel I, sowie ermässigte Schnittsätze der Schnitttafel II für die Artikeltarife für Felle und Häute, Obst gedörrt, Knochen. Die durch die neuen Tarifsätze veranlassten Tariferhöhungen sowie die Verkehrsbeschränkungen hinsichtlich des Artikeltarifs Nr. 21 für ged. Obst, in welchen in Zukunft nur die Serbischen Schiffsstationen Belgrad, Dubrovitza, Obrenovatz, Schabatz, Semendria aufgenommen erscheinen, treten erst am 1. September in Geltung. Der Nachtrag kann zum Preise von 0,30 ℳ bei den Verbandsstationen bezogen werden.

Breslau, den 26. Juni 1894. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Elberfeld - Erfurt und anschliessende Privateisenbahnen. Mit dem 1. Juli d. J. werden die der Frachtberechnung mit zu Grunde zu legenden besonderen Entfernungszuschläge für die Stationen Meeder und Rodach der Werra-Eisenbahn um je

4 km bei Meeder und
11 „ „ Rodach

ermässigt.

In Verbindung hiermit tritt auch eine Ermässigung der besonderen Frachtzuschläge im Ausnahmetarif 1 A für Holz etc.

von 0,03 ℳ auf 0,02 ℳ bei Meeder,
„ 0,06 „ „ 0,03 „ „ Rodach

ein.

Elberfeld, den 28. Juni 1894. (1575)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. werden die an der Neubaustrecke Schönsee - Culmsee gelegenen Stationen Mirakowo und Richnau des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg und die an der Strecke Warburg - Corbach gelegene Station Mengeringhausen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Güterverkehr Elberfeld - Bromberg einbezogen.

Mit demselben Tage treten infolge der Eröffnung der vorgenannten Neubaustrecke verschiedene Entfernungsabkürzungen und Ermässigungen von Frachtsätzen in Kraft.

Ueber die Frachtberechnung ertheilen die betheiligten Güter - Abfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 23. Juni 1894. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1894 treten innerhalb des Vieh- etc. Tarifs Bromberg - westliche Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze für Pferde und Vieh in Wagenladungen zwischen

a) Neuhausen i/Ostpr. und den Stationen des Bezirks Magdeburg „Dedeleben, Gunsleben“,
b) Pilkallen und der Station „Oelde“ des Bezirks Hannover,
c) Briesen i/Westpr., Thorn und der Station „Belleben“ des Bezirks Magdeburg

in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 25. Juni 1894. (1577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona. Vom 1. Juli d. J. ab können nach und von der Haltestelle Berger-Damm auch lebende Thiere in Wagenladungen und Einzelsendungen mit der Beschränkung abgefertigt werden, dass die Ankunft bezw. der Abgang solcher Sendungen daselbst nur mit Güterzügen, nicht aber mit Personenzügen erfolgen darf.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu erfragen.

Altona, den 22. Juni 1894. (1578)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

Norddeutsch - Sächsischer Verbands-Güterverkehr. Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag X zum Tarifheft Nr. 1 und der Nachtrag VIII zum Tarifheft Nr. 2 in Kraft.

Diese von den betheiligten Güter-

Abfertigungsstellen zu beziehenden Nachträge enthalten im wesentlichen neue Ausnahme-Tarifsätze für die Beförderung roher Baumwolle von den Hafenstationen Altona, Hamburg, ferner Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Harburg H., Harburg U. E., sowie Brake, Elsfleth und Nordenham nach denjenigen Sächsischen Bezugsstationen, die innerhalb des Deutschen Reichsgebietes liegen.

Dresden, den 26. Juni 1894. (1579)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli 1894 werden die an der Neubaustrecke Culmsee-Schönsee belegenen Stationen Mirakowo und Richnau in den direkten Güterverkehr Oldenburg-Bromberg einbezogen. Die neuen Entfernungen und Frachtsätze sind bei den vorgenannten Stationen, sowie bei unserem Tarifbüreau zu erfahren.

Bromberg, den 25. Juni 1894. (1580)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Eisenbahnverband. Süddeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Güterverkehr. Am 1. Juli 1894 gelangt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Wolle und Wollabfällen vom 1. September 1893 der I. Nachtrag zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für die Stationen Brünn und Bielitz einerseits, Frankfurt a/M., Gustavsburg, Ludwigshafen a/Rh., Mannheim und Mainz andererseits und kann bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Soweit Frachterhöhungen eintreten oder die seitherigen Frachtsätze nicht ersetzt werden, gelten die bisherigen Sätze bis zum 1. August 1894.

München, im Juni 1894. (1581)
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

Binnenverkehr für den Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Der im diesseitigen Binnentarif für Steine des Sp.-T. III bestehende Ausnahmetarif 10 wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. auf Station Dotzheim ausgedehnt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 23. Juni 1894. (1582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlags - Verkehr mit Ungarn. (Frachtsätze für Fuselöl.) Die im Elbeumschlags-Tarif für Ungarn vom 1/9. 1893 im Ausnahmetarif Nr. 1 (Getreide) auf Seite 34—42 enthaltenen Frachtsätze für Arad, Budapest (sämmtliche Bahnhöfe), Szeged, Szeged-Rókus, Temesvár-Józsefváros und Gyárváros finden unter denselben Bedingungen und unter Berücksichtigung der im „Anhange“ enthaltenen Kursdifferenzen im Kartirungswege auch für Fuselöl Anwendung.

Wien, am 25. Juni 1894. (1583)
Oesterreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli 1894 tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Berlin, Breslau und Bromberg einerseits und Stationen der Ostpreussischen Südbahn andererseits vom 1. April 1890 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält ausser bereits veröffentlichten Ergänzungen neue Beförderungspreise für den Verkehr mit Berlin und Tilsit, sowie Rückfahrkartenpreise II. und III. Klasse für den gesammten Verkehr.

Der Nachtrag kann zum Selbstkostenpreise durch Vermittelung der Fahrkarten-Ausgabestellen bezogen werden.

Bromberg, den 25. Juni 1894. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

Direkter Güterverkehr Bayern-übrige Deutsche Eisenbahnen. Im Uebergangsverkehr mit den Stationen Donaustauf und Stadtamhof der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München berechnet sich mit sofortiger Wirksamkeit abweichend von der seitherigen Bestimmung die Lieferfrist nach der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und der Bestimmungsstation. Für Wagenladungen wird jedoch wegen der nöthigen Umladung auf der Anschlussstation die Lieferfrist um einen Tag verlängert. Ausserdem ruht die Lieferfrist an Sonn- und Feiertagen, falls an diesen Tagen das Umladen der Wagenladungen einen Aufschub erleidet.

München, den 15. Juni 1894. (1585)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Staatseisenbahnen.

6. Verdingungen.

Auf Grund der im Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger Nr. 47 für das Jahr 1893 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Stargard i/Pom. verdungen werden. Verdingungsanschlag, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung und Vertragsbedingungen sind gegen freie Einsendung von 50 ₰ von uns zu beziehen. Sollte auch noch die Uebersichtszeichnung Blatt 33 gewünscht werden, so ist eine Mark und werden ausserdem noch die Konstruktionszeichnungen Blatt 34 bis 40 gewünscht, so sind im ganzen 4,50 ℳ einzusenden. Die Angebote sind bis zum 13. Juli d. J., Vormittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer Nr. 179, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 14 Tage nach dem Verdingungstermine.

Bromberg, den 23. Juni 1894. (1586)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Ausführung der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, der Durchlässe und Brücken, der Wege-Unter- und Ueberführungen, Futtermauern und Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Lage nach Hameln (Theilstrecke: „Lage-Landesgrenze“) im Loose I (141 580 cbm Bodenbewegung, 118 735 qm Böschungsflächen, 2 938 cbm Bruchsteinmauerwerk, 223 cbm Ziegelsteinmauerwerk, 266 cbm Kalk und 33 cbm Werksteine).

Termin: Dienstag, den 17. Juli 1894, Vormittags 10 Uhr, im Amtszimmer des Abtheilungs-Baumeisters Denkhaus in Lemgo. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ an den Abtheilungsbaumeister Denkhaus, von letzterem bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 26. Juni 1894. (1587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Albert Nauck & Co., Berlin SW., Schönebergerstrasse 33.
Verantwortlicher Redakteur: Dr. jur. Wilh. Koch, Berlin W. (Redaktionsbureau: Landgrafenstrasse 16).
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Berlin SW., Bahnhofstr. 3.
Druck von H. S. Hermann, Berlin SW., Beuthstrasse 8.